

**SCUOLA INTERNAZIONALE SUPERIORE DI STUDI AVANZATI**  
**MASTER BIENNALE IN COMUNICAZIONE DELLA SCIENZA**

Anno Accademico 2012-2013

IL SILENZIO DEI PROPONENTI.  
COMUNICAZIONE, TECNOSCIENZA E DEMOCRAZIA  
NEL CONFLITTO AMBIENTALE SUL TAV IN VALSUSA

Tesi di:  
**Adriana Schepis**

Relatore:  
**Giancarlo Sturloni**

**Trieste, dicembre 2013**

# **Indice**

Introduzione, p.3.

Il TAV, una storia in tre atti.

Capitolo 1. Prima dell'Osservatorio: 1989-2005, p.5.

Capitolo 2. Durante l'Osservatorio: 2006-2010, p.23.

Capitolo 3. Dopo l'uscita dall'Osservatorio dei Comuni contrari: 2011-oggi, p.40.

Capitolo 4. Il governo tecnico e le giustificazioni del sì al TAV, p.59.

Capitolo 5. Sindrome NIMBY o *deficit* comunicativo?, p.82.

Capitolo 6. NO-TAV: un laboratorio per i Cinque Stelle?, p.97.

Conclusioni, p.108.

Appendice

Intervista a Alberto Airola, p.112.

Intervista a Laura Castelli, p.118.

Intervista a Marco Scibona, p.124.

Intervista a Alberto Perino, p.130.

Bibliografia, p.139.

## Introduzione

Da più di 20 anni la popolazione della Valsusa, in Piemonte, si oppone alla costruzione del TAV (Treno ad Alta Velocità) nella tratta Torino-Lione. La protesta, che ha guadagnato notorietà dal 2005 in seguito ai primi duri scontri fra NO-TAV e forze dell'ordine, è iniziata negli anni Novanta. Dopo un quarto di secolo il conflitto non è ancora risolto: sia il Governo che il movimento mantengono fermamente la propria posizione, inconciliabile con quella sostenuta dalla controparte.

Si tratta di uno dei conflitti ambientali più significativi della storia italiana: per la durata, per i gravi episodi che l'hanno caratterizzato, per l'alto grado di organizzazione del movimento e per la notorietà che ha ottenuto attraverso i media tradizionali e la rete. Un caso emblematico e molto attuale, che permette di esaminare nella loro manifestazione più accentuata una serie di aspetti salienti nell'ambito della Comunicazione della scienza: i processi di *governance* dei problemi tecnoscientifici in Italia, le strategie comunicative adottate dalle parti in causa, il ruolo rivestito dagli esperti e il grado di coinvolgimento dei cittadini nelle scelte governative.

Il primo passo che abbiamo compiuto è stato ricostruire la storia completa della protesta NO-TAV in Valsusa. La vicenda viene ripercorsa per la prima volta fino ai giorni nostri, attraverso una lettura ragionata che offre la possibilità di analizzarne l'evoluzione e gli sviluppi. Un'operazione complessa, vista la lunghezza dell'arco di tempo considerato e la quantità di attori coinvolti, ma necessaria per mettere in luce gli aspetti di nostro interesse. Quali dinamiche comunicative sono intercorse negli anni fra il movimento e il Governo? Quali iniziative di produzione e diffusione del sapere tecnico-scientifico sono state intraprese dalle due parti?

Il risultato di questo lavoro è contenuto nei primi tre capitoli, che riportano gli eventi accaduti rispettivamente prima, durante e dopo l'istituzione dell'Osservatorio Torino-Lione, il Tavolo tecnico avviato dal Governo dopo gli scontri del 2005 con l'intento dichiarato di favorire la concertazione e raggiungere un accordo con la Valsusa.

Abbiamo poi voluto analizzare nel dettaglio la strategia comunicativa adottata relativamente alla Torino-Lione dal governo Monti. La scelta è stata dettata da numerosi fattori: oltre a essere stato in carica in tempi recenti, si è trattato di un governo "tecnico", che riguardo al TAV si è allineato ai suoi predecessori. Quale tipo di giustificazioni ha fornito a sostegno del sì? Ha aperto un reale confronto sui dati? Le conclusioni dell'analisi sono contenute nel quarto capitolo.

Gli elementi raccolti ci hanno consentito di riflettere sui fattori che maggiormente hanno inciso sull'origine e sulla polarizzazione del conflitto. Gli oppositori sono veramente particolaristi, irrazionali e tecnofobi? Oppure è stata la strategia comunicativa dei proponenti, percepita come impositiva e ingannevole, a rivestire un

ruolo cruciale? Su quale dei due schemi interpretativi si basa la narrazione della protesta fornita dal Governo e dai media? Trattiamo questi temi nel quinto capitolo.

Infine abbiamo cercato risposta a una domanda che si è affacciata alla mente *in itinere*, dopo aver riscontrato una serie di analogie fra il movimento NO-TAV e il Movimento Cinque Stelle, che costituisce una delle principali novità del panorama politico italiano ed europeo. Quali somiglianze presentano i due movimenti dal punto di vista della democrazia partecipata, del rapporto con i media, del coordinamento attraverso la rete e dell'importanza attribuita alle conoscenze tecnico-scientifiche? È possibile che il movimento contro il TAV abbia costituito un laboratorio per i Cinque Stelle? Per rispondere abbiamo intervistato tre parlamentari NO-TAV del M5S e Alberto Perino, storico portavoce del movimento valsusino. Le nostre risposte sono riportate nel sesto capitolo; le interviste integrali sono disponibili in Appendice.

Il percorso compiuto ci ha permesso di formulare alcune osservazioni relative alle modalità di *governance* dei problemi tecnoscientifici adottate in Italia, al ruolo degli esperti nel contesto dei processi decisionali e alla sempre più forte richiesta di coinvolgimento dei cittadini nelle scelte che riguardano beni comuni come la salute, l'ambiente, lo sviluppo economico e sociale.

# **Il TAV, una storia in tre atti<sup>1</sup>**

## **Prima dell'Osservatorio: 1989-2005**

### **1989-1992: titoli roboanti... e roboanti treni**

**[1989]**

«Il Piemonte e l'Europa: strategie per i trasporti negli anni Novanta»;<sup>2</sup> è questo il titolo del convegno che presenta ufficialmente l'idea di una linea veloce fra Torino e Lione. Il 18 settembre 1989 alla Fondazione Agnelli prendono la parola il ministro dei Trasporti Carlo Bernini, il presidente della Regione Piemonte Vittorio Beltrami e il vicepresidente FIAT Umberto Agnelli.

Il Piemonte, questo è il concetto di fondo, rischia di farsi tagliare fuori dalla nuova Europa. [...] L'offerta per passeggeri, e soprattutto merci, verso la Francia non è più sufficiente. E, intanto, la domanda cresce, su strada come su rotaia: in sei anni, dall'81 all'87, l'aumento è stato del 40%. Di qui al Duemila è previsto un raddoppio. Qualche idea c'è già. [...] In sintesi: collegamento tra Lione e Torino attraverso Chambéry e la Val Susa. Per realizzarlo si renderebbero necessari, tra l'altro, una galleria di 50 chilometri, investimenti per migliaia di miliardi, lavori di anni.<sup>3</sup>

Secondo Agnelli in questo modo il Piemonte e Torino diventeranno «il crocevia d'Europa». Commenta Bernini: «L'asse Lione-Torino-Venezia è fondamentale. Sarebbe folle rimanere emarginati dalla rete ferroviaria europea». Il quotidiano torinese *La Stampa* dà ampio risalto all'iniziativa, inaugurando secondo Pepino e Revelli «il repertorio di slogan che si ripeteranno per anni: "Senza l'Alta Velocità il Piemonte è fuori dell'Europa. La nostra regione deve collegarsi con il TGV per evitare l'isolamento che strangolerebbe la sua economia"».<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Fonti principali per questo capitolo sono: Livio Pepino, Marco Revelli, *Non solo un treno... La democrazia alla prova della Val Susa*, Edizioni Gruppo Abele, Torino, 2012; Valerio Lastrico, *Processi decisionali e movimenti di protesta tra scienza e politica. Una comparazione tra Italia e Francia sul caso Alta Velocità*, tesi di dottorato in Sociologia, Università degli Studi di Milano, A.A. 2010-2011 (in rete: [http://air.unimi.it/bitstream/2434/174183/2/phd\\_unimi\\_R07998.pdf](http://air.unimi.it/bitstream/2434/174183/2/phd_unimi_R07998.pdf)).

<sup>2</sup> «Convegno: i trasporti a misura d'Europa», *La Stampa Sera*, 18 settembre 1989, p.14. In rete: [http://www.archiviolaStampa.it/component/option.com\\_lastampa/task/search/action/viewer/Itemid.3/page.0014/articleid.0945\\_02\\_1989\\_0247\\_0014\\_25029210/](http://www.archiviolaStampa.it/component/option.com_lastampa/task/search/action/viewer/Itemid.3/page.0014/articleid.0945_02_1989_0247_0014_25029210/).

<sup>3</sup> Giampiero Paviolo, «Alla Fondazione Agnelli un convegno con politici ed esperti. Tecnocity reclama Europa. «Dateci il super-treno per Lione»», *La Stampa*, 19 settembre 1989, p.2. In rete: [http://www.archiviolaStampa.it/component/option.com\\_lastampa/task/search/action/viewer/Itemid.3/page.0002/articleid.0945\\_01\\_1989\\_0213\\_0034\\_12846598/](http://www.archiviolaStampa.it/component/option.com_lastampa/task/search/action/viewer/Itemid.3/page.0002/articleid.0945_01_1989_0213_0034_12846598/).

<sup>4</sup> Pepino, Revelli, *op. cit.*, pp.160-161.

[1990]

Nasce così il Comitato promotore per l'Alta Velocità Torino-Lione (che dal 1998 si chiamerà Transpadana), presieduto congiuntamente da Agnelli per la componente privata e dal presidente della Regione Beltrami per quella pubblica.<sup>5</sup>

Ma in Val di Susa il Coordinamento delle associazioni ambientaliste, già in fermento per i lavori dell'autostrada che giudica mal fatti e per il progetto dell'elettrodotto che dovrebbe attraversare il Moncenisio e la Bassa Valle, prende posizione anche contro l'AV: la zona è già eccessivamente penalizzata. Oltretutto, né i promotori né la Regione hanno ancora fornito alla valle informazioni ufficiali. Gli unici dati provengono dalla *brochure* pubblicitaria «Le TGV Alpin», che la sezione valsusina di Pro Natura è riuscita a ottenere tramite le associazioni ambientaliste della Savoia.

Ma anche le Ferrovie italiane sono scettiche, e sostengono le potenzialità della linea esistente. Ricorda Giulio Sapelli, professore ordinario di Storia economica all'Università degli Studi di Milano:

Mi viene sempre più alla mente il monito che Mario Schimberni affidò alla memoria storica di questo paese allorché, nominato commissario prima, e amministratore delegato poi, delle Ferrovie nel 1988, si convinse che occorreva abbandonare il progetto dell'Alta Velocità – che risale a quel tempo – per insistere, invece, su un progetto di riqualificazione dell'intera rete ferroviaria. [...] Dopo un breve intervallo politico in cui fu lasciato lavorare, Schimberni fu costretto, dietro il paravento del cosiddetto primato della politica, ad abbandonare l'incarico e a dimettersi.<sup>6</sup>

[1991]

È il successore di Mario Schimberni, Lorenzo Necci,<sup>7</sup> a firmare con i rappresentanti del Comitato promotore il primo protocollo per la nascita della nuova linea. Secondo lo

---

<sup>5</sup> Il Comitato promotore comprende, fra gli altri, la Regione Piemonte, le Federazioni industriali di Piemonte, Veneto, Friuli e Lombardia, l'Unione industriali di Torino, le Camere di Commercio di Piemonte, Lombardia e Veneto, i Comuni di Torino, Genova, Milano, Brescia e Trieste, l'associazione Tecnocity. Cfr. Filippo Celata, "Governance e partecipazione nella pianificazione della Torino-Lione: relazioni tra attori in un contesto conflittuale", *Working papers del Dipartimento di Studi geoeconomici, linguistici, statistici e storici per l'analisi regionale*, Università degli Studi di Roma La Sapienza, n.28, aprile 2005, p.8. In rete:

[http://geostasto.eco.uniroma1.it/utenti/celata/dwnld/wp\\_fcelata\\_torinolione.pdf](http://geostasto.eco.uniroma1.it/utenti/celata/dwnld/wp_fcelata_torinolione.pdf).

<sup>6</sup> Giulio Sapelli, "Ferrovie, modello da ripensare", *Corriere-Economia del Corriere della Sera*, 6 luglio 2009. Citato in Ivan Cicconi, *Il libro nero dell'Alta Velocità*, Koinè Nuove Edizioni, Roma, 2011, pp.46-47. In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2011/09/11/il-libro-nero-dellalta-velocitain-anteprima-su-ilfattoquotidiano-it/156781/>.

<sup>7</sup> Nel 1999 Necci e altre 56 persone saranno rinviate a giudizio nell'ambito dell'inchiesta sulla corruzione dei magistrati romani per vicende legate all'affossamento delle inchieste sull'Alta Velocità. Vedi Cicconi, *ibidem*, p.75. In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2011/09/11/il-libro-nero-dellalta-velocitain-anteprima-su-ilfattoquotidiano-it/156781/>.

studio di fattibilità diffuso dal Comitato,<sup>8</sup> ora presieduto da Sergio Pininfarina, la costruzione della nuova linea è urgente: la saturazione della linea storica è prevista per il 1997. Il costo previsto è di 7.200 miliardi di lire.<sup>9</sup>

Mentre il ministro dei Trasporti Bernini e il suo omologo francese firmano la dichiarazione di intenti per realizzare la Torino-Lione, la Comunità montana Bassa Valle Susa reagisce inviando lettere di protesta alla Regione: i Comuni e le loro rappresentanze sono stati ignorati; la decisione ufficiale è stata presa senza coinvolgere le istituzioni locali e senza fornire alcuna informazione sul progetto. Accanto alla protesta a livello istituzionale, si organizza subito anche l'opposizione a livello tecnico-scientifico: in valle nasce Habitat, associazione in difesa del territorio presieduta da Claudio Cancelli, docente al Politecnico di Torino. Ne fanno parte circa 60 persone fra tecnici, medici, professionisti, operai, professori universitari, sindaci e amministratori.<sup>10</sup>

### [1992]

La Società italiana traforo autostradale del Fréjus (SITAF) finanzia uno studio sulla fattibilità e sui tracciati della nuova linea. Emergono cinque soluzioni per l'attraversamento della catena alpina, corrispondenti a diversi ordini di spesa. Ma è una sola l'ipotesi di tracciato che la Regione Piemonte e il Comitato promotore presentano ufficialmente in ottobre:

Un doppio tunnel di 54 chilometri sotto il Moncenisio, il più lungo d'Europa, più di quello sotto la Manica. Per le ferrovie italiane e quelle francesi è questa la "strada" migliore per collegare il sistema ferroviario ad Alta Velocità d'oltralpe con quello che si vuole realizzare nel nostro Paese. O per dirla in modo più suggestivo: collegare l'Italia all'Europa facendo diventare il Piemonte il cuore del Continente unito. [...] Il Comitato promotore dell'Alta Velocità tra Lione, Torino, Milano e Trieste ha organizzato un convegno col dichiarato scopo di spingere sui governi affinché stipulino l'accordo internazionale che una simile opera richiede.<sup>11</sup>

Habitat risponde organizzando un convegno al Politecnico di Torino. Accanto agli interventi degli studiosi che sostengono motivazioni NO-TAV, viene presentata per la

---

<sup>8</sup> Beppe Minello, "L'attuale linea Torino-Lione è quasi satura. Treni alta velocità, subito o sarà tardi", *La Stampa*, 15 ottobre 1991, p.38. In rete :

[http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com\\_lastampa/task,search/action,viewer/Itemid,3/page,0038/articleid,0883\\_01\\_1991\\_0248\\_0036\\_25446109/](http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/action,viewer/Itemid,3/page,0038/articleid,0883_01_1991_0248_0036_25446109/).

<sup>9</sup> Perizie successive riveleranno che quei dati ingigantiscono le previsioni di traffico sottostimando gravemente i costi, aspetto riconosciuto molti anni dopo anche dai tecnici dei promotori in sede di Osservatorio.

<sup>10</sup> Habitat si batterà anche contro il progetto di un nuovo elettrodotto in valle, parallelo a quello esistente. Nel 1995 l'Enel sarà costretta a modificare il progetto di fronte alle proteste degli abitanti, e due anni dopo deciderà di rinunciare a costruire l'opera.

<sup>11</sup> Beppe Minello, "Il supertreno sotto il Moncenisio", *La Stampa*, 17 ottobre 1992, p.32. In rete: [http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com\\_lastampa/task,search/action,viewer/Itemid,3/page,0032/articleid,0845\\_01\\_1992\\_0284\\_0032\\_25211113/](http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/action,viewer/Itemid,3/page,0032/articleid,0845_01_1992_0284_0032_25211113/).

prima volta la simulazione del rumore aerodinamico del TGV in Val Susa ricostruita dagli esperti del Politecnico. Ricorda Alberto Perino, storico portavoce del movimento NO-TAV:

Abbiamo cercato di fare formazione e di fare informazione, e questa è stata la nostra carta vincente. Siamo stati informati dei danni di quest'opera dai professori del Politecnico, come Cancelli, Chiocchia, Scavia. [...] Abbiamo iniziato a fare delle conferenze, a spiegare alla gente che cos'era quest'opera, mentre gli altri si limitavano a dare, come sempre, degli slogan. [...] All'inizio il problema era il rumore. Allora abbiamo fatto un esperimento: siamo andati in Francia a registrare il rumore del TGV; poi con gli esperti del Politecnico abbiamo elaborato questi suoni e in una presentazione fatta al Politecnico abbiamo fatto sentire il rumore del treno. È stata una cosa sconvolgente e devastante. Dopodiché siamo andati a presentarlo in tutti i paesi della Valle di Susa e la gente veniva, veniva e si spaventava, qualcuno fuggiva dalla sala. Perché, ricordatevi, sentire il rumore di un TGV a 95-100 decibel come erano quelli reali e immaginarlo in mezzo a Borgone o roba del genere...<sup>12</sup>

### **1993-1997: le istituzioni valsusine e Habitat fanno informazione e reclamano i dati**

**[1993]**

A marzo Habitat crea il Comitato contro l'Alta Velocità in Val Susa, che intraprende una serie di iniziative: invia ai Comuni una proposta di delibera contro il TAV alla quale aderisce tutta la Bassa Valle, e chiede un incontro con tutti i gruppi politici; gli unici a rispondere sono i Verdi, Rifondazione Comunista, i Comunisti Italiani e il gruppo regionale della Lega Nord. L'associazione denuncia inoltre per abuso in atti d'ufficio il presidente della Regione Piemonte Gian Paolo Brizio<sup>13</sup> perchè non ha fornito agli enti locali la documentazione sugli studi di fattibilità. A Brizio si contesta anche la duplice funzione di controllato e controllore: è contemporaneamente al vertice del Comitato promotore e alla presidenza dell'ente pubblico a cui è conferita la decisione sul progetto. Il presidente della Regione lascia la rappresentanza del Comitato e viene sostituito da Valentino Castellani, sindaco di Torino. I documenti sulle ipotesi di tracciato arrivano sul tavolo dei Comuni solo a giugno, dopo che Pro Natura ha già ottenuto copia del ponderoso studio «Nouvelle Liaison ferroviaire Lyon Turin» grazie alla Prefettura della regione Rhône-Alpes.

---

<sup>12</sup> Claudio Messori, "Perino: la Tav serve a finanziare le mafie e i partiti, in vista delle prossime amministrative". Video e testo disponibili in rete: <http://www.byoblu.com/post/2012/03/01/Perino-La-TAV-serve-a-finanziare-le-mafie-e-i-partiti-in-vista-delle-prossime-amministrative.aspx>.

<sup>13</sup> Beppe Minello, "Indagato anche Brizio: abuso d'ufficio. Denunciato dagli ambientalisti per l'Alta Velocità", *La Stampa*, 7 aprile 1993, p.34. In rete: [http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com\\_lastampa/task,search/action,viewer/Itemid,3/page,0034/articleid,0781\\_01\\_1993\\_0096\\_0034\\_11059298/](http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/action,viewer/Itemid,3/page,0034/articleid,0781_01_1993_0096_0034_11059298/).



Quando i ministri Costa e Bousson, al vertice interministeriale di Roma, danno il via libera all'opera, la reazione dei rappresentanti locali non si fa attendere. Presso la Comunità montana Bassa Valle Susa 17 sindaci in riunione plenaria votano il «documento dei Quattro No»:

NO perché la Valle di Susa non è in grado di sopportare altre infrastrutture;  
NO perché la qualità dell'ambiente è un diritto fondamentale della comunità locale; NO perché le scelte vengono assunte in palese contrasto con il diritto dei cittadini di avvalersi del bene natura quale elemento prioritario della vita; NO perché è demagogico affermare che la costruzione della linea ad Alta Velocità risolve il problema occupazionale in valle.<sup>14</sup>

#### [1994]

Le istituzioni valsusine si fanno sempre più compatte. Il Consiglio della Comunità montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia, che rappresenta 25 Comuni, approva all'unanimità un ordine del giorno sui motivi dell'opposizione all'AV Torino-Lione. I sindaci ostili alla nuova linea prendono contatti anche con i rappresentanti dei Comuni dell'oltre Ticino e del novarese che si battono contro la AV Torino-Milano.

#### [1995]

Continua anche l'attività di informazione: Habitat, assieme a Coldiretti e alla Comunità montana Bassa Val Susa, organizza convegni e incontri settimanali tenuti da esperti. È in una di queste occasioni, a Bussoleno, che si parla per la prima volta del pericolo costituito dalla presenza di uranio. La Comunità montana diffonde localmente 30.000 copie del documento dei Quattro No, mentre la Coldiretti fa circolare lo studio «La nostra alternativa al supertreno. NO al TAV e SÌ alla velocizzazione dei trasporti ferroviari».

Su richiesta della Comunità Bassa Valle, la Giunta regionale istituisce il Coordinamento regionale sull'Alta Velocità, una conferenza permanente per illustrare il progetto alle località interessate e sentire il parere di amministratori e popolazione. L'esito però è fallimentare: vengono illustrate ipotesi di tracciato ormai superate dai fatti, e la Giunta viene accusata di prendere in giro il territorio. Per approfondire il progetto la Comunità montana crea allora il Comitato valsusino, composto da amministratori, tecnici, organizzazioni di categoria, sindacati e associazioni ambientaliste.

#### [1996]

Con il nuovo presidente della Regione sembra aprirsi una possibilità di dialogo. Enzo Ghigo asseconda i NO-TAV, attivando un Tavolo di coordinamento con gli enti locali a cui partecipano la Regione, la Provincia, il Comune di Torino, le Comunità montane e i Comuni dell'Alta e Bassa Valle e della cintura. Per la parte tecnica del confronto la

---

<sup>14</sup> Citato in Pepino, Revelli, *op. cit.*, p.165.

Comunità montana della Bassa Valle ottiene la possibilità di nominare i propri tecnici, che discutano con quelli nominati da Regione e Ferrovie. Non ottiene però un contributo regionale per pagare gli esperti; si affiderà alle consulenze gratuite dei tecnici che aderiscono a Habitat.

Mentre i ministri dei Trasporti italiano e francese costituiscono la Commissione intergovernativa (CIG) per gestire il tratto internazionale, definire il progetto e avviare gli studi necessari alla realizzazione, a Sant'Ambrogio ha luogo la prima manifestazione NO-TAV: 3.000 persone marciano in corteo guidate dai sindaci e dalla Comunità montana. Habitat continua a organizzare assemblee informative e cura un opuscolo (distribuito in valle in 40.000 copie) che illustra con disegni a fumetti i dati tecnici del progetto e i motivi dell'opposizione al TAV.

Visti i dati sui flussi di traffico, l'Alta Velocità passeggeri è difficile da sostenere. La risposta di Provincia e Camera di Commercio di Torino arriva con il convegno «Trasporto merci e linea ferroviaria veloce Torino-Lione», in cui per la prima volta si parla di Alta Capacità merci.

In settembre l'amministratore delle Ferrovie Necci<sup>15</sup> viene arrestato su ordine della Procura di Milano per un sistema di tangenti da 25 miliardi relative a uno scalo ferroviario milanese.

Alla fine dell'anno anche la Comunità montana Alta Val di Susa delibera contro l'AV.

## [1997]

Alpetunnel, la società creata dalle Ferrovie italiane e francesi per definire le modalità di finanziamento, appalto e gestione del tunnel sotto il Moncenisio, presenta il proprio progetto. La quantità di materiale di scavo (o "smarino") che si prevede risulti dai lavori per il tunnel di base equivale al volume di sei piramidi di Cheope: 15 milioni di metri cubi.<sup>16</sup>

Ma Regione e Ferrovie si rifiutano ancora di fornire ai sindaci i dati alla base del progetto e quelli relativi all'impatto ambientale. Quando i tecnici della Comunità montana chiedono che al Tavolo istituito dalla Regione si discutano le proiezioni dei flussi di traffico, il coordinatore risponde che l'organo «non ha mandato di affrontare tematiche di ordine generale».<sup>17</sup>

Comincia nel frattempo a manifestarsi anche un attrito fra i NO-TAV e alcuni media. Nel corso dei mesi precedenti si sono registrati in valle 12 sabotaggi a ripetitori televisivi, strutture della ferrovia e dell'autostrada, rivendicati da sigle diverse e sempre equivocate. *La Stampa* ha riferito di questi eventi parlando di «ecoterroristi

---

<sup>15</sup> Vincenzo Tessandori, "Associazione per delinquere, corruzione, truffa e falso in bilancio. In cella anche Pacini Battaglia e Emo Danesi. «Non potevo rinviare l'arresto di Necci». Il pm: l'indagine è conclusa. I difensori: accuse misteriose", *La Stampa*, 17 settembre 1996, p.3. In rete: [http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com\\_lastampa/task,search/action,viewer/Itemid,3/page,0003/articleid,0660\\_01\\_1996\\_0256\\_0003\\_8910889/](http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/action,viewer/Itemid,3/page,0003/articleid,0660_01_1996_0256_0003_8910889/).

<sup>16</sup> Pepino, Revelli, *op. cit.*, p.171.

<sup>17</sup> *Idem*.

braccio armato della lotta anti TAV».<sup>18</sup> Alla fine dell'anno Habitat presenta un esposto contro il quotidiano torinese: l'associazione ritiene si tratti di diffamazione operata nell'interesse dell'editore Pininfarina, presidente del Comitato promotore. Per rimarcare la propria distanza dai sabotaggi, che adombrano la correttezza di una lotta civile e democratica, la Comunità montana organizza una manifestazione con i gonfaloni di 25 Comuni.

## **1998-2000: critiche autorevoli e Tavoli annullati**

### **[1998]**

A sostenere le posizioni di chi si oppone all'Alta Velocità arrivano da oltralpe due autorevoli documenti. Il primo è la perizia indipendente sulla Torino-Lione ordinata dal governo francese su richiesta delle associazioni contrarie della Savoia, tradotta e diffusa in Italia da Pro Natura. L'esame accurato di tutte le informazioni reperibili, descritto in oltre 200 pagine, conduce a un verdetto negativo: i costi dell'investimento sembrano troppo alti e il progetto merci non pare avere senso. Anche il rapporto Brossier, commissionato dal ministro dei Trasporti francese Guyssot per valutare l'opportunità dell'opera, stronca il progetto. Nel documento si legge: «Se la Svizzera realizza le nuove linee ferroviarie del Sempione e del Gottardo il tunnel sotto il Moncenisio non conviene più: piuttosto vanno ammodernate le linee esistenti».<sup>19</sup>

Forti perplessità giungono anche dall'Italia. A luglio l'amministratore delegato delle Ferrovie italiane Cimoli ammette che non esistono le risorse finanziarie per realizzare l'opera, scatenando le ire di molti rappresentanti istituzionali. *La Stampa* titola: «Torino-Lione, la rabbia dei politici».<sup>20</sup> Si legge nell'articolo: «Dopo la protesta del presidente Ghigo, del sindaco Castellani e degli imprenditori, ora Ulivo, Polo e Lega sono alleati contro Cimoli».

### **[1999]**

I promotori tornano alla carica dopo l'incidente al traforo autostradale del Monte Bianco del 24 marzo.<sup>21</sup> Chiedono che alla Torino-Lione venga data priorità assoluta:

---

<sup>18</sup> «L'attentato a Rosta: il rudimentale ordigno, un contenitore di gas di 25 litri, non è però esploso», *La Stampa*, 11 novembre 1997, p.34. In rete: [http://www.archiviolaStampa.it/component/option.com\\_lastampa/task/search/action/detail/id.0620\\_01\\_1997\\_0309\\_0046\\_8430656/](http://www.archiviolaStampa.it/component/option.com_lastampa/task/search/action/detail/id.0620_01_1997_0309_0046_8430656/).

<sup>19</sup> Pepino, Revelli, *op. cit.*, p.172.

<sup>20</sup> Enzo Bacarani, Marina Cassi, «To-Lione, la rabbia dei politici», *La Stampa*, 12 luglio 1998, p.32. In rete: [http://www.archiviolaStampa.it/component/option.com\\_lastampa/task/search/action/viewer/Itemid.3/page.0032/articleid.0554\\_01\\_1998\\_0189\\_0038\\_11062927/](http://www.archiviolaStampa.it/component/option.com_lastampa/task/search/action/viewer/Itemid.3/page.0032/articleid.0554_01_1998_0189_0038_11062927/).

<sup>21</sup> Stefano Sergi, «L'inferno sotto il tunnel del Bianco», *La Stampa*, 25 marzo 1999, p.14. In rete: [http://www.archiviolaStampa.it/component/option.com\\_lastampa/task/search/action/viewer/Itemid.3/page.0014/articleid.0481\\_01\\_1999\\_0082\\_0014\\_22573113/](http://www.archiviolaStampa.it/component/option.com_lastampa/task/search/action/viewer/Itemid.3/page.0014/articleid.0481_01_1999_0082_0014_22573113/).

La realizzazione della ferrovia Torino-Lione deve essere «la priorità assoluta fra i progetti di collegamento tra Italia e Francia». Occorre fare tutti i passi possibili perché enti locali e forze imprenditoriali di Piemonte e Rhône-Alpes «ottengano subito dai governi la riaffermazione della loro ferma volontà di creare la nuova linea». Questo, in sintesi, il contenuto della risoluzione comune firmata ieri nella sede dell'Unione Industriali dalle forze politiche, da quelle socio-economiche e di promozione di Italia e Francia sul progetto di collegamento transalpino. [...] Sono due gli obiettivi immediati da perseguire, sostiene Sergio Pininfarina, del Comitato Transpadana: «Affrontare la grande sfida dell'attraversamento delle Alpi che permetterà ai passeggeri e alle merci di viaggiare in modo più rapido e sicuro, e risolvere con la nuova direttrice ferroviaria la situazione di emergenza creatasi in seguito alla chiusura del Monte Bianco».<sup>22</sup>

Ma il presidente delle Ferrovie De Mattè, sostenuto dai dati sui flussi di traffico seguenti alla chiusura del traforo, afferma l'inutilità dell'opera:

Abbiamo provato a inserire sull'attuale linea ferroviaria del Fréjus 50 treni merci in più al giorno e siamo riusciti a riempirne solo due. Sono stati ridotti i costi sulla linea del 25% e neanche questa operazione è servita a qualcosa. Il punto è che, allo stato attuale, la linea ferroviaria verso Lione non è al collasso, anzi è vero il contrario. [La nuova linea Torino-Lione] Economicamente è un disastro. E poi, strategicamente non serve.<sup>23</sup>

## [2000]

Nonostante questo la CIG accelera sul progetto, e RFI (Rete Ferroviaria Italiana) contatta gli amministratori valsusini per affrontare formalmente la progettazione. In valle però c'è notevole contrarietà, soprattutto riguardo al tunnel di 54 chilometri e allo smaltimento dell'enorme quantità di materiale da scavo contenente amianto e uranio.<sup>24</sup> I sindaci della Val Susa, della Val Sangone e della cintura nord-ovest di Torino, assieme alla Coldiretti, alle associazioni sindacali e ambientaliste e ai tecnici, si riuniscono nel Comitato istituzionale sull'Alta Velocità ferroviaria. Antonio Ferrentino, il nuovo presidente della Comunità montana della Bassa Valle, organizza il convegno «Progetti e diritti» per rafforzare il gemellaggio con altri conflitti ambientali e locali, e spedisce oltre 400 inviti personali a tutto il mondo istituzionale. I rappresentanti di Provincia e Regione disertano l'appuntamento. Agli unici tre

---

<sup>22</sup> M. Acc., "Alta Velocità, un appello al governo: «Dia la priorità»", *La Stampa*, 18 settembre 1999, p.32. In rete:

[http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com\\_lastampa/task,search/action,viewer/Itemid,3/page,0032/articleid,0509\\_01\\_1999\\_0255\\_0044\\_6744546/](http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/action,viewer/Itemid,3/page,0032/articleid,0509_01_1999_0255_0044_6744546/).

<sup>23</sup> Bruno Andolfatto, "Alta Velocità, una settimana di parole", *La Valsusa*, 16 dicembre 1999. Citato in Comunità montana Valle Susa e Val Sangone, *Osservazioni al documento del Governo Italiano "TAV Torino-Lione, domande e risposte"*, 28 marzo 2012, p.5. In rete:

<http://www.cmvss.it/writable/ff229833-de94-102f-b510-9725f24eb290.pdf>.

<sup>24</sup> A questo riguardo numerosi documenti sono disponibili in rete. Per esempio:

[http://www.ambientevalsusa.it/uranio\\_amianto.htm](http://www.ambientevalsusa.it/uranio_amianto.htm).

parlamentari presenti viene chiesto di portare a livello nazionale la questione di Alpetunnel: i mandati che le sono stati assegnati (progettare l'opera e eseguire le verifiche economiche e ambientali) la rendono controllore di se stessa.

A maggio i ministri dei Trasporti Bersani e Guyssot incontrano la CIG a Modane: l'ipotesi del maxitunnel viene approvata. Per sedare gli animi Bersani promette l'istituzione di un Tavolo di confronto; parteciperanno il ministro, la Regione, la Provincia e una delegazione di sindaci della Comunità montana. Ancora una volta la Comunità Bassa Valle si prepara al confronto tecnico-scientifico: amplia le proprie professionalità tecniche a comprendere inquinamento acustico e atmosferico, politica dei trasporti, scavi e tunnel, ingegneria ferroviaria, geologia, medicina del lavoro, epidemiologia e economia dei trasporti, urbanistica, giurisprudenza. Inoltre incarica due esperti per rappresentarla nel confronto: Giuseppe Pinna, ex direttore del settore merci delle Ferrovie, e Andrea Debernardi, ingegnere dei trasporti della società Polinomia.

Durante il primo incontro, propedeutico al vertice intergovernativo del 29 gennaio 2001, vengono stabiliti i luoghi, le date e gli argomenti da affrontare. Ma quella rimane l'unica e ultima riunione. Per tre volte il Tavolo viene convocato, e per tre volte annullato il giorno prima. La quarta convocazione non viene disdetta; ma i sindaci, la Comunità montana e i tecnici non trovano alcun interlocutore ad attenderli. Fallisce anche il tentativo di farsi consegnare la documentazione della CIG che si sarebbe dovuta discutere. Le relazioni di Pinna e Debernardi sui flussi di traffico vengono rese note durante un seminario organizzato dalla Comunità montana: nessuna proiezione può giustificare la nuova linea.

Alla fine dell'anno otto persone contrarie all'opera vengono denunciate per attentato agli organi istituzionali: hanno aperto uno striscione NO-TAV in Consiglio regionale.

## **2001-2002: la nascita dei comitati e l'approvazione della legge obiettivo**

### **[2001]**

Nemmeno la documentazione che la CIG ha commissionato a Alpetunnel è priva di ombre. Il gruppo di lavoro «Ambiente e territorio» della CIG, pur rilevando il pesante impatto del supertunnel, esprime con molte cautele un giudizio positivo. Fa eccezione uno dei membri, il professor Virginio Bettini, che scrive: «Allo stato attuale delle conoscenze, gli impatti individuati sono tali da precludere soluzioni accettabili dal punto di vista ambientale».<sup>25</sup> Per quanto riguarda le questioni economico-finanziarie, dal rapporto emerge che il traffico merci su ferrovia in Europa è sceso del 23% in trent'anni; che sul valico del Fréjus l'incremento 1990-2000 è stato del 18% contro il

---

<sup>25</sup> Commissione intergovernativa franco-italiana per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione, *Relazione del gruppo di lavoro «Ambiente e territorio»*, novembre 2000. In rete : [www.ambientevalsusa.it](http://www.ambientevalsusa.it), sezione "documenti".

118% previsto dai promotori nel 1991; che nello stesso decennio il traffico passeggeri è sceso del 15% contro la prevista crescita del 500%.<sup>26</sup>

Le iniziative NO-TAV si moltiplicano: oltre alle consuete serate di informazione e confronto, una folta delegazione di sindaci e cittadini partecipa alla manifestazione di Chambéry che sostiene «NO al progetto TGV tra Lione e Torino, Sì a un progetto europeo di sviluppo del trasporto merci ferroviario con l'ottimizzazione delle linee esistenti».

Il vertice intergovernativo del 29 gennaio si tiene senza che la consultazione con i sindaci sia mai partita. In valle è sciopero generale; a Torino 3.000 valsusini marciano in corteo, guidati da Ferrentino e dai sindaci in fascia tricolore.

In Valsusa nascono comitati in ogni paese; si riuniscono nel Coordinamento dei comitati, che stabilisce un gemellaggio con le associazioni del Mugello interessate dalle gallerie del TAV Bologna-Firenze. Nasce anche il Comitato di coordinamento del movimento NO-TAV, che comprende la popolazione, i comitati, i tecnici, i sindaci e gli amministratori dei Comuni e della Comunità montana.

In primavera la CIG, organo incaricato di controllare i progetti e prendere le decisioni, ha un nuovo presidente, nominato da Bersani. È Sergio Pininfarina, costruttore di treni veloci, che presiede anche la parte privata del Comitato promotore e una banca coinvolta nel progetto. Pininfarina diventa così controllore di se stesso nella gestione di un'opera in cui ha forti interessi personali.

Quando il direttore delle Ferrovie Moretti annuncia una consultazione per illustrare ai Comuni il tracciato della nuova linea, le amministrazioni si presentano compatte all'incontro; ma ancora una volta non ottengono il permesso di consultare la documentazione.

Vengono invece ampiamente diffusi i risultati di uno studio sui flussi di traffico commissionato a Polinomia dalla Comunità montana,<sup>27</sup> che ne invia copia al Governo, alla Regione, alla Provincia, alla Prefettura e alle Ferrovie. Dall'analisi emerge che l'opera non ha fattibilità economica, che i valichi alpini non sono saturi e che l'idea di concentrare tutto il traffico nella valle è una forzatura priva di ragioni obiettive. L'invio non riceve alcuna risposta.

Ma le intenzioni del nuovo governo di centrodestra diventano chiare alla fine dell'anno, con l'approvazione della legge obiettivo. La legge stabilisce uno spiccato ritorno al centralismo decisionale per le grandi infrastrutture «di interesse strategico». L'iter di approvazione, scavalcando il confronto con gli enti locali, prevede una valutazione regionale sul progetto preliminare, seguita da una valutazione d'impatto ambientale (VIA) da parte del Ministero dell'Ambiente. L'approvazione del progetto

---

<sup>26</sup> Commissione intergovernativa franco-italiana per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione. *Relazione del gruppo di lavoro «Economia e finanza»*, dicembre 2000. In rete: <http://www.ambientevalsusa.it/documenti/Dossier%20ECOFI%201.pdf>.

<sup>27</sup> Polinomia, *La Valle di Susa nel contesto del traffico merci transalpino: il progetto Alpetunnel e le sue prospettive*, maggio 2001. In rete: [www.ambientevalsusa.it](http://www.ambientevalsusa.it), sezione "documenti".

definitivo è demandata al CIPE (Comitato interministeriale di programmazione economica).

La società Lyon-Turin Ferroviaria (LTF), costituita da Réseau Ferré de France (RFF) e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), prende il posto di Alpetunnel nella gestione della tratta internazionale.

### [2002]

La lotta NO-TAV va abbandonata in favore di una posizione «come-TAV»: è questo il succo del richiamo all'ordine che la segreteria DS manda ai sindaci della Val Susa, per la maggior parte appartenenti a quel partito. I sindaci accolgono invece l'appello sottoscritto da 460 valsusini, che esprimono la loro stima e li invitano a continuare la battaglia.

Su richiesta del presidente della Comunità montana la Regione istituisce il Tavolo tecnico-politico di confronto fra enti locali, Regione e RFI. Ma il Tavolo si chiude senza aver raggiunto risultati concreti a causa del forte divario tra le parti.

### 2003-2004: progetto stroncato, progetto approvato

### [2003]

Dalla Francia arrivano ancora cattive notizie per i promotori. Questa volta si tratta dell'audit sui grandi progetti ferroviari, commissionato dal governo alla *Direction générale des ponts et chaussées*. L'analisi, particolarmente dettagliata, risulta in una stroncatura assoluta del progetto:

Per quanto si sa dalle anticipazioni, l'audit rifila un giudizio senza appello al progetto franco-italiano-europeo. [...] La risposta è che è troppo caro e non necessario. [...] Scrivono i tecnici: «È improbabile che le attuali infrastrutture siano sature nel 2015 ed è troppo presto per prevedere quando effettivamente lo saranno». [...] Insomma il responso tecnico è decisamente negativo.<sup>28</sup>

Il documento giudica inattendibili le proiezioni presentate da LTF: la capacità di trasporto dei nuovi itinerari svizzeri sarà in netta concorrenza con gli itinerari francesi, e nell'orizzonte ventennale del 2023 «al Fréjus passerà un traffico molto inferiore a quello del recente passato». La linea pertanto non sarà autosufficiente dal punto di vista economico; la sua costruzione, ma anche l'esercizio e l'ordinaria manutenzione, dovranno essere pagati dai contribuenti.

La reazione dei promotori è immediata:

---

<sup>28</sup> Cesare Martinetti, "Doccia fredda da Parigi: «Torino-Lione attenda»", *La Stampa*, 5 marzo 2003, p.14.

In rete:

[http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com\\_lastampa/task,search/action,viewer/Itemid,3/page,0062/articleid,0155\\_01\\_2003\\_0063\\_0062\\_1051104/](http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/action,viewer/Itemid,3/page,0062/articleid,0155_01_2003_0063_0062_1051104/).



La linea ad Alta Velocità fra Italia e Francia «s'ha da fare e si farà». Lo dicono in coro il presidente della Regione, Enzo Ghigo, il viceministro alle Infrastrutture, Ugo Martinat, il sindaco Sergio Chiamparino e la presidente della Provincia, Mercedes Bresso. [...] Spiega Ghigo: «Le valutazioni espresse a livello tecnico nell'audit commissionata dal governo transalpino evidentemente non tengono conto della complessità del problema relativo, in particolare, al trasporto merci. Comunque, il progetto per l'Alta Capacità ferroviaria fra Torino e Lione, a questo punto, non si può fermare». [...] Secondo il sindaco, «quando si fa un'analisi sul rapporto costi-benefici derivati da un'opera, è necessario fare anche altri conti: per esempio sul costo della scelta mancata. [...] Se i due governi francese e italiano decidono di non procedere, lasciando le cose così come stanno, provocheranno danni incalcolabili all'ambiente, in Valle di Susa come in Val d'Aosta, dove l'inquinamento dagli scarichi dei Tir sarà destinato a crescere, con la necessità di raddoppiare le corsie dell'autostrada e i tunnel di collegamento da entrambe le parti».<sup>29</sup>

Pochi giorni dopo RFI presenta formalmente il progetto preliminare, che dovrà sottostare all'iter di approvazione previsto dalla legge obiettivo.

Le amministrazioni comunali, la Comunità montana e i comitati reagiscono inviando al Ministero dell'Ambiente e alla Regione decine di osservazioni istituzionali e di dossier, e centinaia di osservazioni dei singoli cittadini. Almeno 15.000 persone scendono in corteo da Borgone a Bussoleno.

Lo sdegno dei NO-TAV si acuisce quando il quotidiano *Milano Finanza* rivela che la società Rocksoil, trasferita dal ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi alla moglie e alle figlie nel 2001, ha ottenuto nel 2002 un'ingente commessa per la consulenza sulla progettazione della galleria di 54 chilometri.

Ricapitolando, all'origine di tutto c'è un appalto pubblico, per metà italiano, che viene affidato, tramite un'altra società, alla Rocksoil dei figli e della moglie di un ministro della Repubblica. La parte ottenuta dalla società della signora Lunardi e figli non è casuale: la consulenza per la progettazione infatti si aggiudica con il metodo della trattativa privata tra le parti. Non è difficile immaginare che decidendo di affidarla a una società che ha legami di sangue con il ministro delle Infrastrutture italiano, le società coinvolte si garantiscano il buon esito della progettazione, e magari un occhio di riguardo sulle procedure di controllo. In altre parole, gli interessi del controllore, tramite i figli e la moglie, coincidono con quelli del controllato. E i finanziamenti dell'opera avviata dal nostro ministro finiscono direttamente nelle tasche dei suoi familiari. [...] Sul conflitto di interessi per la Torino-Lione le senatrici dei Verdi Anna Donati e Loredana De Petris hanno presentato un'interrogazione parlamentare al

---

<sup>29</sup> Giuseppe Sangiorgio, «Le reazioni di città e governo: «Il prezzo sarebbe molto più pesante non realizzandola»», *La Stampa*, 5 marzo 2003, p.14. In rete: [http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com\\_lastampa/task,search/action,viewer/Itemid,3/page,0062/articleid,0155\\_01\\_2003\\_0063\\_0062\\_1051104/](http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/action,viewer/Itemid,3/page,0062/articleid,0155_01_2003_0063_0062_1051104/).



premier Berlusconi e al ministro Tremonti, chiedendo che Lunardi sia esonerato dall'occuparsi del progetto di questa tratta ferroviaria, anche in sede europea.<sup>30</sup>

Intanto, secondo l'iter previsto dalla legge obiettivo, la Regione Piemonte approva il progetto preliminare di RFI. Ma il parere, denunciano gli oppositori, presenta un'irregolarità: riguarda solo la tratta internazionale (San Didero-tunnel di base) e la realizzazione del cunicolo esplorativo di Venaus, e non si esprime sulla tratta nazionale. La denuncia è accolta dalla Commissione per la valutazione d'impatto ambientale (VIA), che impone a RFI di ritirare il progetto per la tratta nazionale e le concede sei mesi per presentarne uno nuovo. Il progetto della tratta internazionale viene invece approvato, pur con molte riserve relative all'impatto ambientale, alle modalità tecniche, ai criteri di smaltimento dello smarino e delle rocce amiantifere, alla mancanza di un'accurata analisi costi-benefici. Entro la fine dell'anno il progetto supererà l'esame finale del CIPE.

I comitati cercano di far valere le proprie ragioni in sede europea: presentano una raccolta firme corredata di documenti tecnici e studi economici alla Commissione per le petizioni popolari, e consegnano al commissario europeo per i Trasporti Loyola de Palacio un fascicolo che illustra le ragioni di incompatibilità fra la legge obiettivo e i principi comunitari.

Ma secondo Lunardi la posizione del Ministero è insindacabile; mentre RFI deposita il nuovo progetto preliminare per la tratta nazionale, il ministro annuncia l'apertura del cantiere a Venaus:

L'autorizzazione ministeriale firmata da Lunardi specifica chiaramente che l'assenso del Ministero a procedere nei lavori supera e rende inutili tutte le altre autorizzazioni. In sostanza il Ministero, grazie alla legge obiettivo, elimina tutti i poteri di intervento dei privati e delle autorità locali. Nella vicenda del tunnel geognostico di Venaus la legge 190 riduce al lumicino, se non addirittura cancella, l'influenza della componente istituzionale dell'opposizione.<sup>31</sup>

## [2004]

Mentre la seconda versione del progetto preliminare di RFI per la tratta nazionale riceve il parere favorevole della Regione e il benestare con prescrizioni dell'ufficio VIA del Ministero dell'Ambiente, il presidente del Consiglio Berlusconi e il ministro per le Infrastrutture Lunardi firmano a Parigi un nuovo accordo sulla Torino-Lione:

---

<sup>30</sup> M. Ba., "Conflitto di interessi in casa Lunardi. La società dei figli e della moglie del ministro delle Infrastrutture progetterà le gallerie della Torino-Lione", *Il Manifesto*, 23 agosto 2003. Riportato in [www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org), archivio, 2003-2004.

<sup>31</sup> Andrea Spessa, "Venaus: le trivelle all'orizzonte. Il ministro Lunardi annuncia l'apertura del cantiere per i sondaggi", *Luna Nuova*, 14 ottobre 2003. Riportato in [www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org), archivio, 2003-2004.

nonostante solo un terzo della tratta internazionale cada sul territorio italiano, l'Italia pagherà i due terzi della spesa.

Ma l'opposizione non permette a LTF di iniziare i sondaggi per la tratta internazionale. La Comunità montana rifiuta di sottoscrivere l'accordo per l'inizio dei 17 carotaggi, di profondità variabile tra 100 e 952 metri. I monitoraggi, commissionati da LTF per rilevare la situazione ambientale prima dello scavo del tunnel di Venaus, «non possono essere eseguiti da chi è pagato da LTF. Non si può essere controllore e controllato nello stesso tempo».<sup>32</sup>

I comitati protestano contro la devastazione paesaggistica causata dalla nuova linea, insistono sui pericoli costituiti dalla movimentazione di roccia amiantifera e realizzano presidi e serate di assemblea permanente contro le trivelle.

Ma LTF si appella alla legge che regola gli espropri nel caso delle “grandi opere” pubbliche: le Ferrovie possono emettere un decreto di accesso ai terreni senza consenso. La Comunità montana chiede ai Comuni di farsi punto di riferimento nei confronti dei cittadini contattati per l'esproprio, e annuncia un ricorso collettivo al TAR.

## **2005: la “notte dei manganelli” e la nascita dell'Osservatorio**

### **[2005]**

È il gruppo di imprese capeggiate dalla CMC (Cooperativa muratori e cementisti) di Ravenna ad aggiudicarsi l'appalto per il tunnel geognostico di Venaus, un “cunicolo” di sei metri di diametro e dieci chilometri di lunghezza. Il materiale di scavo, 300.000 metri cubi, sarà ammassato in un sito nel Comune di Chiomonte.

La reazione degli oppositori non si fa attendere. In piazza Castello, a Torino, 33 Consigli comunali di Valle di Susa e Gronda nord-ovest e i due Consigli delle Comunità montane (Alta e Bassa Valle) approvano all'unanimità una delibera che esprime assoluta contrarietà al TAV Torino-Lione e rivendica il confronto con gli enti locali:

#### **Il Consiglio**

valutato il progetto di collegamento ferroviario Torino-Lione e constatato come, ancora una volta, la realizzazione di grandi opere infrastrutturali interessanti vari territori non vedano minimamente coinvolti gli enti locali, anche in conseguenza della legge obiettivo 443/01 che esautora, di fatto, anche dalla mera consultazione i Comuni stessi;

considerato che il lavoro di approfondimento del Tavolo tecnico-politico ha ulteriormente evidenziato le criticità già espresse nel documento tecnico approvato a marzo 2004 da tutti gli enti locali interessati dal progetto;

---

<sup>32</sup> Pepino, Revelli, *op. cit.*, p.186.

rimarcato che dalle risultanze di numerosi studi redatti da qualificati enti universitari e da organizzazioni indipendenti ed autonome emergono preoccupanti criticità sotto gli aspetti della salute, dell'ambiente, dell'economia, della residenzialità per i territori interessati;

#### DELIBERA

- di esprimere una forte contrarietà al progetto del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione presentato al sistema degli enti locali,
- e di ritenere indispensabile il proseguimento del confronto istituzionale per esaminare le istanze espresse dalla totalità degli enti locali interessati.<sup>33</sup>

Sono presenti migliaia di cittadini con bandiere e striscioni. È la prima volta nella storia d'Italia che un numero così elevato di amministrazioni locali si riunisce formalmente in un luogo pubblico per discutere una delibera.

Quando LTF notifica ai proprietari l'ingresso sui terreni per il 3 giugno, più di 30.000 persone partecipano alla marcia Susa-Venaus assieme agli amministratori locali. Alcuni tra gli slogan dei manifestanti ricordano che al vertice del 13 maggio i delegati francesi hanno comunicato di voler rimandare la realizzazione della linea per motivi tecnici e finanziari; altri sottolineano che la Procura di Torino ha formalizzato un'istruttoria sugli appalti per il tunnel di Venaus. Si indaga sul viceministro delle Infrastrutture Martinat e sul direttore generale di LTF, ma sullo sfondo dell'inchiesta si delinea la presenza di un più ampio cartello politico-affaristico a riguardo delle gare d'appalto per la Torino-Lione:

Quindici indagati e una vera e propria rete di appoggi nelle società chiave dei lavori pubblici piemontesi. Dalle carte dell'inchiesta su Ugo Martinat emerge il coinvolgimento dei vertici della Lyon-Turin Ferroviaire, la società costituita dai governi italiano e francese per costruire la galleria di 54 chilometri della linea ad Alta Velocità in Val di Susa. Ma emergono anche rapporti con la SITAF, le società del costruttore Marcellino Gavio e l'ANAS. Tutti accusati dai pm Toso, Parodi e Saluzzo di turbativa d'asta e abuso d'ufficio. [...] L'inchiesta potrebbe riservare nuove sorprese. Nelle intercettazioni telefoniche della DIA si fa infatti riferimento, sempre a riguardo delle gare d'appalto per la Torino-Lione, alla società Rocksoil della famiglia Lunardi che avrebbe ottenuto dalla francese Eiffage una consulenza per la progettazione della galleria da 54 chilometri. In base all'accordo tra Roma e Parigi i costi della galleria verrebbero coperti per i due terzi dal governo Berlusconi in cui Lunardi è ministro delle Infrastrutture.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> Delibera del 19 marzo 2005. In rete: [www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org), archivio, gennaio-ottobre 2005.

<sup>34</sup> Alberto Custodero, Paolo Griseri, "La 'cupola' di Martinat", *La Repubblica*, 4 maggio 2005, p.4. In rete:

Ma i proponenti insistono. L'incendio provocato da un Tir all'interno del traforo internazionale del Fréjus offre loro un appiglio per rilanciare con forza l'idea dell'Alta Capacità, analogamente a quanto avevano fatto nel 1999 dopo l'incidente nel traforo del Monte Bianco. Il sindaco di Torino Chiamparino, i presidenti del Piemonte Bresso, della Lombardia Formigoni, della Liguria Burlando e del Friuli-Venezia Giulia Illy, insieme ai rispettivi vertici locali di Confindustria e Unioncamere e al Comitato Transpadana, richiedono al Governo un preciso piano finanziario, temporale e operativo per la Torino-Lione.<sup>35</sup>

Le imprese incaricate annunciano l'installazione dei cantieri a Borgone, Bruzolo e Venaus; ma i presidi anti-sondaggio, composti dalla popolazione e dagli amministratori riuniti in Consigli comunali aperti, riescono a bloccare l'avvio dei lavori.

I sindaci chiedono una moratoria di tre mesi sui sondaggi per avviare un confronto tecnico-politico sull'utilità e sulle criticità dell'opera. La Regione, che assieme alla Provincia, al Comune di Torino e alla Camera di Commercio preme per una revisione del tracciato che tocchi Torino e Orbassano, si dichiara disponibile a farsi portavoce presso il Governo e la CIG in questo senso. Mentre il CIPE approva la seconda versione del progetto preliminare per la tratta italiana, la richiesta di moratoria viene riconosciuta, e la Regione indice una commissione ristretta tecnico-politica con gli enti locali per analizzare le criticità del progetto.

La Commissione Rivalta (che prende il nome dal suo presidente, l'ex assessore regionale ai Trasporti) stila una relazione da presentare all'incontro con Governo e CIG del 20 settembre: si esprime a favore dei sondaggi nella piana tra Bruzolo e la Val Cenischia, dove ci sono affioramenti di rocce verdi. I comitati però sono contrari a ogni concessione; ritengono che le indagini propedeutiche siano inutili, dal momento che la presenza di uranio è stata certificata formalmente nel 2003 dal Centro di geotecnologie dell'Università di Siena.<sup>36</sup> La Conferenza dei sindaci del 19 settembre tiene conto delle proteste dei comitati, e rinvia il proprio pronunciamento sulla relazione della Commissione Rivalta, scatenando di nuovo le ire dei DS. Nell'incontro del 20 settembre gli amministratori valsusini chiedono di rinviare i sondaggi sulla presenza di amianto e uranio almeno fino a quando la Commissione abbia esaminato tutte le criticità del progetto.

Ma il ministro Lunardi avverte: a prescindere dai risultati della Commissione tecnica, entro la fine di ottobre partiranno i sondaggi.

---

<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2005/05/04/la-cupola-di-martinat.html?ref=search>.

<sup>35</sup> P. G., "Acceleriamo la Torino-Lione", *La Repubblica*, 7 giugno 2005, p.2. In rete: <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2005/06/07/acceleriamo-la-torino-lione.html?ref=search>.

<sup>36</sup> In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti/estrat-univ-siena-amianto-presente.pdf>.

Il contachilometri elettronico ha appena segnato il limite di 301 chilometri raggiunto dall'ETR 500 in servizio di prova sulla linea ad Alta Velocità Torino-Milano quando il ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi decide di affrontare il tema della Torino-Lione. Scandisce le parole anche perché accanto a lui c'è Loyola De Palacio, la commissaria europea responsabile del Corridoio 5 e dell'assegnazione dei fondi comunitari per l'opera transfrontaliera [...]: «Il 31 ottobre i lavori della parte italiana inizieranno, compresi quelli del tunnel esplorativo di Venaus. Il progetto della linea è a punto e dunque è ora di partire. È possibile discutere parallelamente all'avvio dei cantieri di tutti i problemi sollevati dal sistema degli enti locali». A cantieri aperti la De Palacio si dice pronta ad incontrare i rappresentanti della Val di Susa: «Credo che ci sia stata un'informazione sbagliata perché chi vuole difendere l'ambiente non può che approvare un progetto ad alto valore ambientale come questo».<sup>37</sup>

Il 31 ottobre il Governo invia in valle 1.000 uomini delle forze dell'ordine in assetto anti-sommossa. Li attende un fronte compatto: sindaci, consiglieri comunali di tutti gli schieramenti, parlamentari nazionali ed europei dei partiti della sinistra, militanti leghisti, comitati civici, associazioni ambientaliste, centri sociali, anarchici, sindacati di base e FIOM, associazioni di categoria e consigli di fabbrica, medici, parroci, ex-alpini, vigili urbani e cittadini di tutte le età.<sup>38</sup> Schierati sul ponte della frazione Seghino fanno resistenza passiva, in quella che sarà ricordata come «la battaglia del Seghino». Le forze dell'ordine, costrette a desistere, promettono di ritirarsi. Ma nella notte salgono al sito e consentono ai tecnici di LTF di recintare i terreni.

I valsusini rispondono con rabbia e determinazione. Il primo novembre bloccano per l'intera giornata la viabilità della valle occupando le due strade statali e la linea ferroviaria. Il 5 novembre 15.000 persone partecipano alla fiaccolata contro la militarizzazione di Mompantero, occupata da giorni dalle forze dell'ordine e preclusa ai non residenti. Il 16 novembre viene indetto lo sciopero generale in valle: 70.000 manifestanti marciano in corteo da Bussoleno a Susa. La situazione provoca lo sdegno della Commissione petizioni dell'UE, che in quei giorni sta visitando la zona a seguito delle richieste inviate nel tempo dai comitati, da Habitat e dal Coordinamento sanitario Valle di Susa.

Fino al 5 dicembre centinaia di valsusini si danno il cambio a presidiare i terreni, riuscendo a fermare a più riprese i tentativi degli agenti. Ma nella notte fra il 5 e il 6 dicembre, ricordata come la "notte dei manganelli", le forze dell'ordine sgombrano con la forza il presidio, che viene raso al suolo con le ruspe. Nelle parole di Carlo Grande, giornalista de *La Stampa* presente ai fatti:

---

<sup>37</sup> Maurizio Tropeano, "Sondaggi Tav, ultimatum di Lunardi", *La Stampa*, 13 ottobre 2005, p.37. In rete: [http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com\\_lastampa/task,search/action,viewer/Itemid,3/page,0037/articleid,0242\\_01\\_2005\\_0279\\_0075\\_1682897/](http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,search/action,viewer/Itemid,3/page,0037/articleid,0242_01_2005_0279_0075_1682897/).

<sup>38</sup> Lastrico, *op.cit.*, p.115.

Non c'era bisogno di picchiare, non c'erano facinorosi; non ci sono stati scontri o tafferugli, ma una carica con pestaggi e manganellate su persone che non opponevano resistenza fisica. In quelle ore "Stato" e "democrazia" sono state parole vuote.<sup>39</sup>

La notizia si diffonde velocemente, anche grazie al parroco di Venaus che allerta la popolazione suonando le campane. In valle è di nuovo sciopero generale. Viene improvvisato un corteo a Bussoleno e vengono bloccate in più punti le due statali, la linea ferroviaria e l'autostrada del Fréjus. Varie manifestazioni si svolgono fino a sera anche a Torino, oltre che a Firenze, Aosta, Bologna, Milano, Roma, Genova, Venezia e Napoli. Oltre 50.000 persone partecipano alla manifestazione di protesta che il giorno 8 dicembre riesce a sfondare le recinzioni, riprendere possesso del sito di Venaus e ricostituire il presidio.

A quel punto il Governo convoca i sindaci a Roma per proporre la fine delle misure repressive e la ripresa del dialogo, in vista anche delle Olimpiadi di Torino 2006. Vengono costituiti un Tavolo politico a Palazzo Chigi e un Tavolo tecnico, l'Osservatorio, composti dai rappresentanti dei Comuni, delle istituzioni locali, di RFI e dei Ministeri dei Trasporti, dell'Ambiente, della Salute e delle Politiche comunitarie. Il Governo promette che per iniziare i lavori si attenderanno sia gli esiti di una procedura straordinaria di VIA per la galleria di Venaus, sia la relazione conclusiva dell'Osservatorio, che dovrà fornire al Tavolo politico gli elementi per stabilire l'effettiva utilità della nuova linea.

I sindaci si schievano soddisfatti. Ma i comitati sono perplessi; temono che il nuovo Tavolo, l'ennesimo, si riveli in realtà un «cavallo di Troia». Per tranquillizzarli la Conferenza dei sindaci apporta alcune modifiche alla proposta del Governo: una parte degli esperti dell'Osservatorio dovrà essere nominata dagli enti locali; inoltre dovrà essere valutata anche l'opzione zero, che prevede di non costruire l'opera e di ammodernare la linea esistente.

Alla pacifica manifestazione NO-TAV di Torino del 17 dicembre partecipano 50.000 persone.

---

<sup>39</sup> Pepino, Revelli, *op. cit.*, p.195.

# **Il TAV, una storia in tre atti<sup>1</sup>**

**Durante l'Osservatorio: 2006-2010**

## **2006-2007: dentro l'Osservatorio, fuori dalla legge obiettivo**

**[2006]**

La nascita dell'Osservatorio è vista con favore anche dall'Europa. Nel rapporto della Commissione petizioni sulla missione ricognitiva in Val Susa si legge:

La trattativa avviata non può che essere salutata come un progresso rispetto all'anomala situazione, altamente pregiudizievole all'esercizio dei diritti di libera circolazione di persone e di proprietà, in cui la Bassa Valle Susa ha vissuto prima, durante e immediatamente dopo la missione di questa delegazione. Gli appelli per la democrazia in Valle Susa saranno trasmessi alla Commissione delle libertà civili per eventuale esame in sede di elaborazione della relazione sui diritti fondamentali nell'Unione.<sup>2</sup>

Il rapporto prevede l'avvio di un'indagine, e chiede che i tecnici delle società private siano affiancati da un gruppo di esperti indicati dai comitati della Val Susa. Mette inoltre in discussione la legittimità della legge obiettivo, ventilando la possibilità che si debba rivedere il processo di approvazione della Torino-Lione. Sulla stessa questione, a fine mese, il TAR del Lazio respinge il ricorso della Comunità montana Bassa Valsusa. La Comunità montana designa all'unanimità i tecnici che prenderanno parte all'Osservatorio, l'ingegner Debernardi e il professor Tartaglia del Politecnico di Torino. Ma i comitati continuano a esprimere grosse riserve sull'opportunità di partecipare al Tavolo, vista anche la nomina a presidente di Mario Virano. Il conflitto di interessi che lo caratterizza è ben spiegato da Ivan Cicconi (uno dei maggiori esperti dei sistemi di corruzione legati a infrastrutture e lavori pubblici) in una lettera aperta ai sindaci e ai cittadini della Val di Susa:

Ancor meno rassicuranti sono le prime dichiarazioni di intenti del presidente dell'Osservatorio. In questo caso però si manifesta anche un chiaro conflitto di interessi che rischia di introdurre una seria ipoteca sulla

---

<sup>1</sup> Fonti principali per questo capitolo sono: Livio Pepino, Marco Revelli, *Non solo un treno... La democrazia alla prova della Val Susa*, Edizioni Gruppo Abele, Torino, 2012; Valerio Lastrico, *Processi decisionali e movimenti di protesta tra scienza e politica. Una comparazione tra Italia e Francia sul caso Alta Velocità*, tesi di dottorato in Sociologia, Università degli Studi di Milano, A.A. 2010-2011 (in rete: [http://air.unimi.it/bitstream/2434/174183/2/phd\\_unimi\\_R07998.pdf](http://air.unimi.it/bitstream/2434/174183/2/phd_unimi_R07998.pdf)).

<sup>2</sup> Parlamento europeo, Commissione per le petizioni, *Documento di lavoro sulla missione ricognitiva dei fatti effettuata a Torino ed in Val Susa il 28 e 29 novembre 2005*, 9 gennaio 2006. In rete: [www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org), archivio, primo semestre 2006.

effettiva neutralità dei lavori e delle finalità dello stesso Osservatorio. Al momento della designazione, il presidente dell'Osservatorio rivestiva due incarichi importanti: quello di amministratore di ANAS S.p.A. e quello di presidente della Olympic Inn S.p.A., entrambe con interessi diretti o indiretti sulle infrastrutture della Val di Susa. Alla data odierna tali importanti incarichi non hanno registrato alcuna modifica, ponendo seri dubbi sulla indipendenza e sull'impegno del presidente. [...] Il giorno 27/2/2006, dunque dopo la nomina a presidente dell'Osservatorio, Mario Virano è stato nominato amministratore della società Musinet Engineering S.p.A. e il 3/3/2006 ha assunto addirittura l'incarico di amministratore delegato della stessa. La società di ingegneria Musinet è controllata al 51% dalla SITAF che, oltre ad avere un interesse per il progetto TAV/TAC che da molti anni si esprime in modi diversi (oggetto anche di indagini giudiziarie che vedevano la presenza, fra gli altri, del noto banchiere Pacini Battaglia), vede la partecipazione azionaria di società direttamente interessate alla progettazione e realizzazione dell'opera e con amministratori addirittura coinvolti nelle recenti indagini della magistratura sull'appalto per la discenderia di Venaus.<sup>3</sup>

L'avvio dei lavori del Tavolo politico viene rimandato fino alle elezioni nazionali, vinte dalla coalizione di centrosinistra guidata da Prodi.<sup>4</sup> Alla prima riunione, il 29 giugno, prendono parte il presidente del Consiglio Prodi, il sottosegretario Enrico Letta, i ministri di Infrastrutture, Trasporti, Ambiente e Interno, gli enti locali piemontesi e i sindaci valsusini interessati. Viene presa una decisione importante: l'uscita della Torino-Lione dalla legge obiettivo. La progettazione della tratta nazionale e di quella internazionale, nel frattempo approvate definitivamente, dovrà ripartire dal principio; in base alla procedura ordinaria, andrà ricostruita sulla base del confronto con gli enti locali.

A Venaus, tra gli applausi della popolazione, le ruspe e il cantiere vengono rimossi. Qualche mese dopo la Corte dei Conti rende noti i risultati dell'indagine aperta sui fatti della "notte dei manganelli":

Sono falsi i verbali relativi agli espropri dei terreni sui quali è sorto il cantiere di Venaus dell'Alta Velocità per la costruzione del tunnel esplorativo. A scoprirlo, un po' casualmente, è stata la Corte dei Conti che da tempo ha aperto un'indagine per danno all'immagine dello Stato in

---

<sup>3</sup> Ivan Cicconi, "Lettera aperta ai sindaci, alle associazioni e a tutta la comunità della Val di Susa", 3 maggio 2006. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti/cicconi-virano.htm>.

<sup>4</sup> Bruno Manghi, consigliere di Prodi, viene escluso dalla lista unitaria per le elezioni alla Camera dei Deputati nel Collegio Piemonte 1 dopo aver reso pubbliche le proprie posizioni critiche nei confronti della Torino-Lione sulla rivista *Il Mulino*. Vedi Maurizio Tropeano, "Prodi sacrifica Manghi sull'altare della Tav". *La Stampa*, 3 marzo 2006, p.39. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti/unione-epura-manghi-3-3-06.htm>.

Il saggio (Giuseppe Berta, Bruno Manghi, "Una Tav per partito preso", in AAVV, *Ideologia e prassi delle grandi opere*, Il Mulino, anno LV, n.423, 2006, pp.92-101) è disponibile in rete:

[http://213.254.4.221/bess/books/00000093\\_829/doc\\_local/Berta%20tav%20partito%20preso.pdf](http://213.254.4.221/bess/books/00000093_829/doc_local/Berta%20tav%20partito%20preso.pdf).



seguito alla violenta carica della polizia contro i manifestanti anti-TAV avvenuta nella notte fra il 5 e il 6 dicembre di un anno fa. [...] Per appropriarsi dei cantieri, in genere va seguita una procedura chiamata «accertamento dello stato di consistenza» e «immissione del possesso» che consiste nell'eseguire sopralluoghi sui terreni da espropriare, misurandone le particelle catastali alla presenza dei proprietari e dei testimoni. I finanziari, dopo aver sequestrato 50 verbali relativi a quelle operazioni, si sono accorti che molti risultavano falsi. Firme che non sono state riconosciute, sopralluoghi dichiarati a verbale che non sono stati effettuati. Alcuni fogli, che parevano compilati sui campi, sono stati invece scritti in un container-ufficio. Alcuni originali erano diversi gli uni dagli altri, in qualche caso addirittura fotocopiati quando a Venaus, in quei giorni, su quei prati, fra manganellate della polizia e lanci di pietre dei manifestanti, di fotocopiatrici proprio non se ne sono viste.<sup>5</sup>

Ma nell'arco di pochi mesi la situazione torna a farsi critica. A ottobre il Consiglio regionale approva un ordine del giorno pro-TAV dell'opposizione di centrodestra, che chiede si proceda alla realizzazione inderogabile della Torino-Lione. Il ministro delle Infrastrutture Di Pietro afferma che il TAV è una priorità sancita nel DPEF (Documento di programmazione economica e finanziaria) e indica un cronoprogramma concordato con il commissario europeo ai Trasporti. La Commissione europea si dice disponibile a raddoppiare il finanziamento della tratta internazionale a tre condizioni: tempi decisionali rapidi (aprile 2007), minime modifiche al progetto LTF attuale, impegno immediato dei due governi per indurre il trasferimento delle merci da gomma a ferro sui valichi alpini.

Secondo i comitati le prime due condizioni svuotano il mandato del Tavolo politico e dell'Osservatorio, spingendo verso la ratifica dei progetti già stabiliti coi metodi della legge obiettivo. Per quanto riguarda la terza condizione, mentre l'UE chiede la riduzione del traffico merci su gomma la CIG dà il via libera al raddoppio del tunnel autostradale del Fréjus. Secondo gli oppositori, questo confermerebbe l'esistenza di interessi forti, scollegati da qualsiasi utilità, dietro la costruzione dell'opera.

I sindaci, presentando 37 delibere comunali che bocciano i progetti LTF e RFI, chiedono di riunire il Tavolo politico (mai riconvocato dopo la prima seduta di giugno) e l'Osservatorio tecnico (ancora mai insediato) per esaminare la Torino-Lione a tutto campo, opzione zero compresa.

I lavori dell'Osservatorio iniziano il 12 dicembre, mentre i comitati, disapprovando la strategia dei sindaci, tengono a Venaus l'assemblea nazionale del «Patto di solidarietà e mutuo soccorso tra comitati, reti, movimenti e gruppi contro le grandi opere e le nocività».

---

<sup>5</sup> Alberto Custodero, "Espropri Tav, falsi i verbali ma è scontro tra i magistrati". *La Repubblica*, 20 settembre 2006. In rete: <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2006/09/20/espropri-tav-falsi-verbali-ma-scontro-tra.html?ref=search>.

[2007]

I dati contenuti nelle bozze del primo Quaderno prodotto dall'Osservatorio, sottoscritti da tutti, contrari e favorevoli, mostrano che il traffico sull'attuale linea ferroviaria è ben al di sotto delle sue potenzialità (6 milioni di tonnellate/anno a fronte di 20-30 milioni) e che la linea attuale potrebbe sopportare circa il triplo dei treni almeno fino al 2030.<sup>6</sup> Ma il presidente del Consiglio Prodi inserisce il TAV al terzo posto tra i 12 punti non negoziabili alla base della riedizione del suo governo, mentre 30.000 persone marciano dalla Val Sangone alla Val di Susa per dire no al progetto in qualunque sua variante.

Per cercare di ottenere i fondi europei, il Governo chiede all'Osservatorio di mettere a punto un progetto di tracciato. Si vuole dimostrare che esiste un progetto approvato, che il confronto con le popolazioni locali ha portato buoni frutti e che le resistenze sono ormai ridotte a marginali sacche di irriducibili. I comitati insorgono: la richiesta italiana non rispetterebbe alcuno dei requisiti posti dal bando di gara (maturità del progetto, stanziamento dei fondi nazionali, tempi certi, accordo con le popolazioni interessate). Sono 32 i Comuni che ribadiscono l'opposizione alla Torino-Lione e al tunnel di base, consegnando copia delle delibere a Bruxelles.

Il 18 luglio Di Pietro presenta alla UE il dossier di richiesta di finanziamento. Per confermare la contrarietà della popolazione, 58 organizzazioni promotrici (comitati, associazioni e centri sociali) raccolgono quasi 32.000 firme, che vengono consegnate alla Commissione e al Parlamento europeo, ai governi nazionali italiano e francese, alla Regione, alla Provincia e alle Comunità montane.

Nel frattempo la Regione, la Provincia e il Comune di Torino, lamentando un'emergenza blocco merci nell'area metropolitana, chiedono la costruzione in tempi brevissimi del nodo ferroviario di Torino, da progettare con caratteristiche TAV/TAC. I NO-TAV si sentono preda di una manovra a tenaglia, con l'iter UE per costruire il tunnel di base transfrontaliero da un lato e la circonvallazione di Torino dall'altro.

Prima che l'Osservatorio possa affrontare la questione del nodo di Torino il Ministero delle Infrastrutture riconosce la richiesta di realizzarlo in tempi brevi. Sempre più scettici sull'utilità della concertazione, i comitati creano un nuovo presidio a Chiomonte (Alta Valle), che si aggiunge a quelli di Venaus (Bassa Valle) e di Rivalta (Val Sangone), così da prendere possesso di tutti i siti potenzialmente interessati dai lavori nelle varie ipotesi di tracciato.

Quando la Commissione europea concede il finanziamento per i lavori relativi alla tratta di valico italo-francese (bocciando espressamente la richiesta specifica per il nodo di Torino) il presidente della Comunità montana Bassa Valle Ferrentino minimizza, sostenendo che l'importante è proseguire il dialogo in Osservatorio. I comitati invece chiedono che si dichiari chiusa «l'esperienza di un Osservatorio usato politicamente per

---

<sup>6</sup> I Quaderni dell'Osservatorio sono disponibili in rete:

[http://www.regione.piemonte.it/speciali/nuova\\_TorinoLione/quaderni.htm](http://www.regione.piemonte.it/speciali/nuova_TorinoLione/quaderni.htm).

contrabbandare all'Unione europea un consenso delle popolazioni del tutto inesistente».<sup>7</sup>

Il circolo Legambiente Valsusa si svincola da Legambiente nazionale, schierata su posizioni di proseguimento del dialogo, e dà vita all'associazione autonoma Ambiente Valsusa. Sulla questione si spacca anche il versante istituzionale del no: 87 fra sindaci e consiglieri prendono le distanze dal presidente della Comunità montana, e chiedono un'assemblea degli amministratori di valle per votare l'ipotesi di abbandonare i lavori dell'Osservatorio. Ferrentino prende atto del dissenso; scrive una lettera al presidente del Consiglio Prodi in cui lamenta l'atteggiamento decisionista del Governo, e chiede la convocazione in tempi brevi del Tavolo politico per chiarire il ruolo e il futuro dell'Osservatorio.

## **2008: l'accordo di Prà Catinat e il disaccordo fra i NO-TAV**

### **[2008]**

Il Tavolo politico si riunisce dopo la crisi del governo Prodi. Virano propone di istituire il Comitato di pilotaggio, un nuovo organismo ristretto interno all'Osservatorio, e di raccordare l'analisi degli scenari futuri con i lavori di stesura del «Piano strategico per lo sviluppo economico della Valle di Susa attraversata dalla Torino-Lione».

La proposta determina l'allargamento del fronte dissidente rispetto a Ferrentino. Dal momento che il Piano strategico è espressamente correlato alla Torino-Lione, accettare il confronto equivarrebbe a un'implicita accettazione dell'opera. Parte degli amministratori si oppone a quello che ritiene sia un Tavolo delle compensazioni che dà per scontata la realizzazione dell'infrastruttura; ma la Conferenza dei sindaci approva l'entrata nel Comitato di pilotaggio, con 14 Consigli comunali favorevoli e 10 contrari. Alla presentazione del nuovo organismo ristretto gli amministratori contrari abbandonano la sala per protesta.

I comitati commentano con amarezza la «linea acchiappafondi» dei sindaci favorevoli, e varano un'iniziativa inedita: i terreni dell'area di Chiomonte che dovrebbero essere espropriati per realizzare la nuova uscita del tunnel vengono comprati in proprietà indivisa dai singoli cittadini. Ciascuno compra un metro quadro di terra al costo di 15 euro, firmando l'atto di acquisto alla presenza di un notaio. Qualsiasi futura presa di possesso di quei terreni per i sondaggi prevede ora la convocazione sul posto di tutti i proprietari, 1.397 persone. Lo slogan dell'iniziativa è «Non vogliamo essere pilotati», in riferimento al costituendo Comitato di pilotaggio.

---

<sup>7</sup> Comunicato dei Comitati NO-TAV di Val di Susa, Val Sangone, Torino e cintura, 20 novembre 2007.

In rete: [www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org), archivio, secondo semestre 2007.

Lo scetticismo nei confronti dell'Osservatorio viene comunicato anche alla Commissione europea, nell'interrogazione scritta presentata dagli europarlamentari Monica Frassoni e Vittorio Agnoletto:

Si chiede se la Commissione sia cosciente che l'Osservatorio Val Susa non svolge alcun "lavoro di concertazione", ma di valutazione delle priorità di intervento; che nel lavoro svolto sia arrivato a conclusioni differenti dalle priorità del progetto cui è stato accordato un co-finanziamento comunitario; come intenda quindi tenere conto di tali valutazioni differenti nel prosieguo della verifica dell'eleggibilità del progetto in questione.<sup>8</sup>

Ma la coalizione di centrodestra, vincitrice delle elezioni politiche nazionali, preme perché si proceda velocemente all'approvazione del progetto e alla costruzione dell'opera.

Antonio Ferrentino cerca il compromesso, e presenta la proposta di tracciato FARE («Ferrovie alpine ragionevoli ed efficienti»), che si aggiunge a quella LTF-RFI e a quella presentata dal precedente governo per accedere ai finanziamenti europei. La proposta accetta la nuova linea ferroviaria in valle, a patto che sia attuato un piano di trasporto che favorisca il nodo di Torino, il trasporto locale passeggeri e il trasporto merci su rotaia. Solo allora si potrà costruire la Torino-Lione, in fasi successive, seguendo la progressiva saturazione di quattro segmenti: nodo di Torino; Torino-Avigliana (2018-2020); Avigliana-Bussoleno (2025); tunnel internazionale (2030-2045).

Le critiche dei comitati, a cui era stato promesso che non si sarebbe mai arrivati a discutere di tracciati, sono aspre. La proposta ignora che le recenti politiche regionali e gli interventi delle Ferrovie stanno seguendo ben altra direzione, e che l'ipotesi di una crescita vertiginosa del traffico è stata smentita dallo stesso Osservatorio. Inoltre non esistono strumenti giuridico-procedurali per garantire che la costruzione proceda solo in caso di saturazione del segmento precedente.

La proposta però è accolta dal Governo come un segnale positivo. Il nuovo ministro delle Infrastrutture Matteoli concede altri sei mesi alla concertazione, per una seconda fase dell'Osservatorio da cui emerga un accordo quadro su cui basare il progetto effettivo. Il 29 giugno viene stilato l'accordo di Prà Catinat:

Un accordo carico di ambiguità (lo firma il solo Virano pur lasciandosi intendere la condivisione della maggioranza dei sindaci), fondato sulla falsa premessa che il lavoro tecnico sia stato «accompagnato da un grande processo democratico di confronto continuo che ha coinvolto sindaci, Consigli comunali, cittadini e opinione pubblica» quando in realtà buona parte dei lavori, e la loro fase finale, si è svolta a porte rigorosamente chiuse. Soprattutto vi appare sottintesa una accettazione del nuovo percorso – e dunque dell'opera nel suo complesso – che non è stata in effetti

---

<sup>8</sup> Interrogazione scritta alla Commissione europea di Monica Frassoni e Vittorio Agnoletto del 28 marzo 2008. In rete: [www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org), archivio, primo semestre 2008.

mai espressa esplicitamente dalle rappresentanze istituzionali dei Comuni coinvolti né verificata formalmente.<sup>9</sup>

Il documento acuisce le tensioni interne al movimento NO-TAV. I comitati accusano i sindaci di avere tradito il mandato popolare, di aver accettato regole di dibattito antidemocratiche e di aver permesso la stesura di un documento basato su premesse false, contrastanti con i dati tecnici. Il numero degli amministratori locali dissenzienti si allarga. Alcuni consiglieri comunali si lamentano di non poter presenziare alle riunioni a porte chiuse della Conferenza dei sindaci; chiedono quantomeno che tali riunioni vengano verbalizzate, e ricevono un rifiuto dal presidente Ferrentino. Nelle settimane successive 11 Consigli comunali si esprimono sull'accordo di Prà Catinat votando delibere contro la proposta FARE e contro la posizione dei loro stessi sindaci. Denunciano inoltre il pesante intervento e le minacce di espulsione da parte dei vertici del PD, partito di maggioranza nella quasi totalità dei municipi.

Intanto il Governo procede verso la realizzazione dell'opera. Per il Tavolo politico del 29 luglio, che sancisce il passaggio alla fase progettuale, spedisce inviti *ad personam* invece della solita convocazione di tutti i sindaci potenzialmente interessati. L'incongruenza non sfugge ai comitati:

Ve l'immaginate una trattativa in cui i delegati sindacali vengono selezionati dall'ufficio del personale dell'azienda? O un incontro di calcio in cui i dirigenti di una squadra decidono la formazione... della squadra avversaria? In politica succede anche questo e sembra incredibile che la squadra dei giocatori cooptati dagli avversari non si ribelli. Neanche un accenno di protesta, nessuna reazione indignata. Neanche un debole lamento, non un sussulto, niente. [...] Il governo ha dunque spedito inviti nominativi a sindaci scelti secondo criteri definiti dal governo, e nessun sindaco poteva delegare vicesindaco o altro amministratore. Come dire: nel percorso di «massimo coinvolgimento dei territori» il governo decide quali amministrazioni comunali coinvolgere e quali no, e per evitare sorprese sceglie anche chi le deve rappresentare. [...] Capitano consenziente della squadra cooptata: Antonio Ferrentino, già capitano nel 2005. Allenatore: Mario Virano, un mister per tutte le stagioni: formazione che vince non si cambia.<sup>10</sup>

Il Tavolo decide l'unificazione delle due tratte nazionale e internazionale: un *escamotage* per far partire i lavori sul nodo di Torino usando i fondi europei stanziati per la tratta internazionale. Accettando le conclusioni della riunione, un gruppo di lavoro ristretto della Conferenza dei sindaci sottoscrive il «documento della Riposa», con cui si conferisce ai tecnici il mandato di discutere della progettazione preliminare unitaria della nuova ferrovia. A nulla valgono le contestazioni dei comitati riuniti al ponte del

---

<sup>9</sup> Pepino, Revelli, *op. cit.*, p.208.

<sup>10</sup> Comunicato del Comitato NO-TAV Torino, 29 luglio 2008. In rete: [www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org), archivio, secondo semestre 2008.

Seghino, teatro della resistenza passiva che nel 2005 aveva riunito gli amministratori e i cittadini dalla stessa parte della barricata. Con accese discussioni, astensioni e assenze considerate strategiche, in Bassa Valle il documento della Riposa passa in 13 Comuni su 16. Bussoleno, San Didero e San Giorio approvano invece una delibera in perfetto stile NO-TAV.

Nel corso dei mesi però i rapporti fra il Governo e gli amministratori si complicano. I sindaci della Bassa Valle si sentono isolati rispetto all'intesa che si sviluppa fra il governo Berlusconi e gli amministratori di centrodestra dell'Alta Valle, della Val Sangone e della cintura torinese. Inoltre il Governo non procede a stanziare i fondi per mantenere gli impegni assunti al Tavolo politico: migliorare il trasporto pubblico in Valle di Susa e trasferire quote merci dalla gomma al ferro. Il presidente del Consiglio Berlusconi dichiara: «realizzeremo i trafori alpini del Corridoio 5 anche con l'uso della forza, come abbiamo fatto a Napoli con i rifiuti. Una minoranza non può pretendere di fermare i cantieri»; <sup>11</sup> il ministro dei Trasporti Matteoli invia alla UE un aggiornamento del progetto che non è stato mai visionato dall'Osservatorio.

Il mancato rispetto degli accordi risveglia anche negli amministratori un atteggiamento incline alla protesta. Per denunciare la situazione la Conferenza dei sindaci sottoscrive una lettera da inviare al commissario europeo all'opera Brinkhorst. Nella lettera si sottolinea che «le risultanze dei lavori dell'Osservatorio indicano priorità di intervento differenti, e per certi versi diametralmente opposte» a quelle indicate nella documentazione presentata alla Commissione; e che pertanto, in assenza di una chiara cornice politico-programmatica volta al potenziamento del trasporto pubblico e al trasferimento modale delle merci, sussiste «il rischio concreto di realizzare una “grande opera” fine a se stessa, del tutto avulsa dalle esigenze del sistema ferroviario, e strutturalmente condannata ad un sostanziale sottoutilizzo». <sup>12</sup>

Questo non basta a convincere i comitati, che accusano gli amministratori di essersi resi complici di un sistema corrotto di distruzione del territorio. In quei giorni si indaga sugli alti vertici di LTF, SITAF e Ministero delle Infrastrutture per turbativa d'asta legata agli appalti del tunnel di Venaus. <sup>13</sup> La Corte dei Conti denuncia la «scarsa trasparenza amministrativa e contabile del sistema TAV», che ha portato a caricare sui bilanci dello Stato 44 miliardi di debiti. Si legge nella relazione:

---

<sup>11</sup> Andrea Montanari, “Berlusconi: «Polizia contro i blocchi anti-TAV»”, *La Repubblica*, 6 novembre 2008, p.32. In rete: <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2008/11/06/berlusconi-polizia-contro-blocchi-anti-tav.html?ref=search>.

<sup>12</sup> “Ora i Comuni scrivono a Brinkhorst: «Non ci sono accordi con la Val Susa»”, *Luna Nuova*, 25 novembre 2008, p.2. In rete: [www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org), archivio, secondo semestre 2008.

<sup>13</sup> Alberto Caino, “Martinat va processato per turbativa d'asta. La Procura: «Era al vertice di un sistema illecito per dare gli appalti»”, *La Stampa*, 29 novembre 2008, p.51. In rete: [www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org), archivio, secondo semestre 2008.

La relazione della Corte riguarda le risultanze del controllo esercitato sulla gestione dei debiti contratti dalla holding Ferrovie dello Stato e successivamente accollati allo Stato. [...] Elemento preoccupante accertato dalla Corte è il mancato collegamento delle gestioni patrimoniali delle società pubbliche con quelle dello Stato. [...] Questo mancato collegamento impedisce chiarezza e trasparenza sugli effetti delle gestioni manageriali delle holding pubbliche, caratterizzate da ricorrenti deficit e da operazioni “pulizia” ciclicamente sopportate dall’Erario. [...] Manca un’azione costante di verifica sull’operato dei manager pubblici, dai quali si ereditano gli effetti delle decisioni, con il risultato che gravi errori da questi commessi non vengono valutati sotto il profilo di una ipotetica responsabilità sociale. [...] Quel che è più grave, queste operazioni pregiudicano l’equità intergenerazionale, caricando in modo sproporzionato su generazioni future (si arriva in alcuni casi al 2060) ipotetici vantaggi goduti da quelle attuali.<sup>14</sup>

Nonostante questo il 5 dicembre la Commissione europea conferma lo stanziamento di fondi sulla base del progetto modificato mai approvato in Osservatorio. Il nuovo tracciato sposta l’imbocco del tunnel geognostico a La Maddalena di Chiomonte. Il 6 dicembre, nel terzo anniversario dello sgombero del presidio di Venaus da parte delle forze dell’ordine, almeno 20.000 persone si riuniscono in corteo a Susa:

Manifesteremo contro la mafia dei grandi appalti e delle opere pubbliche. Continueremo ad opporci a tutti i progetti devastanti per l’ambiente e la salute che sottraggono risorse preziose alla collettività a favore dei soliti noti. I recenti eclatanti tagli alla scuola pubblica sono solo il primo passo: per sostenere i costi elevatissimi di queste opere saranno necessari tagli altrettanto drastici alla sanità, alle pensioni, ad ogni servizio di pubblica utilità. [...] Berlusconi pensa di poter aprire i cantieri con l’uso della forza, [...] Prodi simula il dialogo per ingannare gli amministratori e dividerli dal movimento. [...] Da qui non passerete, né ora né mai, perché il futuro è una cosa seria e non ci arrenderemo né a chi usa il bastone né a chi ci offre la carota.<sup>15</sup>

In sede di Osservatorio i tecnici della Bassa Valle bocciano la bozza di specifica del progetto. La reazione di Virano è eclatante: rimette il mandato al presidente del Consiglio, affermando la necessità di nuove procedure che evitino lo stallo.

---

<sup>14</sup> Corte dei Conti, Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, *Risultanze del controllo sulla gestione dei debiti accollati al bilancio dello Stato contratti da FF.SS., RFI, TAV e ISPA per infrastrutture ferroviarie e per la realizzazione del sistema “Alta velocità”*, dicembre 2008. In rete: [http://www.notav-valsangone.eu/documenti/delibera\\_25\\_2008\\_g\\_relazione.pdf](http://www.notav-valsangone.eu/documenti/delibera_25_2008_g_relazione.pdf). Per una sintesi vedi G. Paolucci e R. Zanotti, “Ferrovie, il conto ai nostri nipoti”, *La Stampa*, 30 dicembre 2008. In rete: [http://www.notav-valsangone.eu/index.php?option=com\\_content&view=article&id=311:corte-dei-conti&catid=25:articoli&Itemid=70](http://www.notav-valsangone.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=311:corte-dei-conti&catid=25:articoli&Itemid=70).

<sup>15</sup> Comunicato stampa del Coordinamento dei comitati NO-TAV Val Susa, Val Sangone, Torino e cintura del 18 novembre 2008. In rete: [www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org), archivio, secondo semestre 2008.



Ma per i sindaci lo «strappo di Virano» è una mossa premeditata: lo si vuole nominare commissario straordinario per la realizzazione dell'opera, nella nuova accezione prevista dal decreto anticrisi. Il decreto, approvato in quei giorni, prevede un iter semplificato al riparo dagli intoppi giudiziari per le opere pubbliche «prioritarie per lo sviluppo economico del territorio nonché per le implicazioni occupazionali», individuate come “strategiche” a insindacabile giudizio del Governo. Il commissario straordinario deve vigilare sul quadro finanziario, sulle autorizzazioni e sulla stipula dei contratti, e garantire il rispetto dei tempi. Ha la facoltà di sostituirsi alle amministrazioni interessate, e in caso di ricorso contro i suoi atti le misure cautelari adottate dal tribunale non possono sospendere i contratti già firmati, e quindi l'esecuzione delle opere.

### **2009: la ritrovata unione dei NO-TAV**

Virano viene nominato commissario straordinario, e Ferrentino accetta che parta la terza fase dell'Osservatorio, con la missione di stilare un progetto unitario per la costruzione dell'opera.

Il dissenso si allarga ancora. Un fronte sempre più ampio di Comuni della Bassa Valle sfiducia apertamente l'operato della Conferenza dei sindaci guidata da Ferrentino. Mentre i sindaci di centrodestra di Orbassano, Val Sangone e Alta Valle si offrono al Governo come interlocutori privilegiati, gli oppositori contestano quella che appare loro come una manovra politica per costruire l'assenso con le aree non direttamente toccate dall'infrastruttura.

Intanto, per le elezioni amministrative di giugno, in 12 Comuni della valle si presentano nuove liste civiche, diretta espressione del Coordinamento dei comitati NO-TAV. Alla base dei loro programmi, oltre al fermo no all'Alta Velocità e all'Osservatorio, pongono la democrazia partecipata, la difesa del territorio, la salvaguardia dei beni comuni, l'attenzione ai temi del lavoro e delle piccole opere utili e un modello di sviluppo ecosostenibile basato su agricoltura, turismo, energie rinnovabili e forestazione. Pur essendo slegate dalle coalizioni della sinistra tradizionale riescono a conquistare due Comuni (Sant'Ambrogio e San Didero) e 50 nuovi consiglieri comunali in tutta la valle, che vanno ad aggiungersi al gruppo dei dissidenti.

All'interno dell'Osservatorio continua la situazione di stallo. I tecnici incaricati dalla valle prendono posizione contro la scelta di iniziare la costruzione dell'opera proprio dal tunnel internazionale. Si tratterebbe di una scelta politica, sostengono, irrispettosa degli accordi. Il lavoro svolto durante il confronto tecnico ne avrebbe dimostrato l'inutilità, ma sarebbe servito unicamente a esibire una facciata di disponibilità al dialogo. Virano però si rifiuta di stralciare dall'ordine del giorno i punti relativi al programma dei carotaggi, e ribadisce la necessità di far rientrare la Torino-Lione all'interno della legge obiettivo.

La Conferenza dei sindaci chiede allora le dimissioni di Virano e decreta l'uscita dei propri tecnici dall'Osservatorio. Tuttavia, dopo un incontro con la presidente della



Regione Bresso, prevale la ragione politica di mantenere unito il centrosinistra locale in vista delle elezioni regionali del marzo 2010. I sindaci accettano di continuare il lavoro in Osservatorio, a patto che gli incontri successivi non includano la trattazione dei sondaggi. Il commento dei comitati non si fa attendere:

L'impressione di assistere ad un sussulto di dignità, per quanto tardivo, è durata solo poche ore. Subito ha prevalso di nuovo il pragmatismo dell'odierna politica che bada, al di sopra di tutto, alle poltrone.<sup>16</sup>

Ma il fronte NO-TAV tornerà a farsi compatto a ottobre, in vista dell'unificazione, sancita da una legge regionale, delle tre Comunità montane di Alta Valle, Bassa Valle e Val Sangone. Il pericolo è che l'opposizione della Bassa Valle venga diluita in un organo in cui la maggioranza (Alta Valle Susa e Val Sangone, schierate con il centrodestra) è invece favorevole all'opera. Mentre gli stati maggiori del PD si pronunciano in favore di un'alleanza pro-TAV con il PDL, il centrosinistra locale si affianca invece alle liste civiche NO-TAV. Il loro candidato, l'ex sindaco di Susa Sandro Plano, vince le elezioni e diventa il nuovo presidente della Comunità montana. Con il nuovo presidente le azioni di amministratori e comitati, ora entrati a pieno titolo nel fronte istituzionale, tornano a muoversi nella stessa direzione. Plano scrive infatti una lettera indirizzata a Virano, ai presidenti di Regione e Provincia, ai commissari uscenti delle tre Comunità montane e ai due tecnici (Tartaglia e Debernardi, nominati sotto la presidenza di Ferrentino) che dal 2006 rappresentano in Osservatorio la Bassa Valle. Un articolo del quotidiano *Luna Nuova* ne riporta alcuni brani:

Non è ancora un'uscita dall'Osservatorio tout court, ma poco ci manca. Se vogliamo è il passaggio che permette a Sandro Plano di lanciare ai NO-TAV e alla sua maggioranza il primo segnale che qualcosa sta cambiando. [...] Il presidente della Comunità montana, non essendo ancora tecnicamente insediato, «non ha titolo a promuovere forme di consultazione delle amministrazioni e conseguentemente non può formalmente dare indicazioni ai rappresentanti delle valli. Si ritiene pertanto opportuno che i tecnici nominati dalla Valle di Susa sospendano la loro partecipazione ai lavori dell'Osservatorio in attesa degli indirizzi espressi dall'esecutivo della nuova Comunità montana». [...] «Le recenti elezioni e diverse manifestazioni di protesta» prosegue la lettera «hanno evidenziato che in molte amministrazioni e in una consistente parte della popolazione esiste una forte contrarietà a una nuova campagna di sondaggi in Valle di Susa e il programma elettorale presentato dalla lista risultata vincente esprime la volontà di aprire una fase nuova nei rapporti tra governo ed enti locali».<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Comitato NO-TAV Torino, 18 settembre 2009. In rete: [www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org), archivio, secondo semestre 2009.

<sup>17</sup> Marco Giavelli, "Plano, una spallata all'Osservatorio", *Luna Nuova*, 17 novembre 2009, p.2. In rete: [www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org), archivio, secondo semestre 2009.

Sebbene il testo rinnovi la richiesta di sospendere i sondaggi, l'Osservatorio dà il via libera al piano che prevede 89 punti di carotaggio.

La reazione è inequivocabile: 20 Comuni approvano una delibera unitaria di rifiuto al TAV, ai sondaggi, alla continuazione dei lavori dell'Osservatorio e al ritorno della Torino-Lione nella legge obiettivo. I comitati inviano al commissario europeo per i Trasporti una delegazione per riferire l'esito del confronto elettorale in valle e dimostrare che sulla nuova linea non esiste accordo con le popolazioni nè intesa formale con gli amministratori locali.

### **2010: fuori dall'Osservatorio, dentro alla legge obiettivo**

Per sbloccare la situazione Virano, Bresso e Ferrentino invocano l'intervento del Governo. Chiedono che vengano cambiate le regole di rappresentanza in Osservatorio, in maniera che il criterio di maggioranza lasci il posto a quello di rappresentatività territoriale. In altri termini si vuole che siano rappresentati con pari dignità tutti i territori, anche quelli di Alta Valle e Val Sangone, favorevoli all'opera ma in minoranza numerica in Comunità montana. Assecondando la richiesta, il Governo:

Constata che la nuova Comunità montana, con riferimento alla nuova linea Torino-Lione non si connota con un profilo di sensibilità politico-istituzionale idoneo a rappresentare il pluralismo delle Comunità locali presenti sul territorio; pertanto il Governo ritiene di dover ridefinire le rappresentanze locali in seno all'Osservatorio [...] assumendo come base i seguenti criteri di guida:

- Comuni facenti parte dei vari ambiti territoriali individuati al 31/12/09 che corrispondono ai corridoi individuati per le varie alternative di tracciato;
- Comuni ricadenti in tali ambiti che dichiarino esplicitamente la volontà di partecipare alla miglior realizzazione dell'opera nel quadro della miglior tutela e valorizzazione del territorio e nel rispetto del calendario europeo.

A tal fine il Governo ha chiesto alla Provincia di Torino e alla Regione Piemonte, d'intesa con il Commissario Straordinario di Governo, di elaborare al più presto una proposta operativa nel senso sopra indicato identificando le realtà territoriali interessate e sondando la esplicita volontà collaborativa delle relative amministrazioni. [...] Il Prefetto di Torino svolgerà un attento monitoraggio delle azioni degli Amministratori dei territori interessati ai sondaggi, al fine di verificare il corretto rispetto degli obblighi istituzionali e di leale collaborazione tra le istituzioni.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Comunicato stampa del Governo italiano "Torino-Lione: riunione a Palazzo Chigi", 8 gennaio 2010.  
In rete: [http://www.governo.it/GovernoInforma/Comunicati/testo\\_int.asp?d=54313](http://www.governo.it/GovernoInforma/Comunicati/testo_int.asp?d=54313).

I sindaci di maggioranza contestano con veemenza la decisione di tagliare fuori la Comunità montana dal processo decisionale sul TAV. Nel nuovo Osservatorio potranno sedere soltanto i Comuni che dichiarano esplicitamente la volontà di partecipare alla realizzazione dell'opera, e l'unico territorio attraversato dalla linea viene escluso di fatto da ogni decisione. La legittimità a rimanere all'interno delle arene decisionali dipende dall'accordo con le scelte governative, e viene sottoposta ad attento e continuo controllo prefettizio.

Su 23 Comuni della Bassa Valle, 21 rifiutano il *diktat* del Governo (fanno eccezione Ferrentino, sindaco di Sant'Antonino, e il nuovo sindaco di centrodestra di Susa). Escono definitivamente dall'Osservatorio, prefigurando una situazione paradossale: da quel momento al Tavolo sarà rappresentato un vasto insieme di territori tranne l'unico attraversato dalla linea.

Nella sua nuova composizione l'Osservatorio riesce a raggiungere velocemente l'accordo. Stralciata l'opzione zero si passa alla fase di progettazione del tracciato, che ricalca quello redatto da RFI-LTF nel 2003 all'interno della legge obiettivo, e prevede il passaggio per la Bassa Valle Susa e il maxitunnel transfrontaliero.

I NO-TAV reagiscono costruendo quattro nuovi presidi sui terreni che dovrebbero essere sottoposti a sondaggio: a Susa, in Bassa Valle; a Collegno, nella cintura torinese; a Rivalta e a Rivoli-Villarbasce, in Val Sangone. Simbolicamente stabiliscono un presidio anche a Sant'Antonino, il Comune guidato da Ferrentino.

Accompagnata da un folto schieramento di forze dell'ordine, LTF cerca di far partire la trivellazione a Susa. L'operazione, osteggiata dai valsusini, viene portata a termine in piena notte. I comitati reagiscono bloccando la viabilità in valle e manifestando sotto il palazzo della RAI a Torino. Scontri, cortei e blocchi si registrano anche in seguito alle trivellazioni a Condove, a Torino e a Venaria Reale, dove viene costruito un nuovo presidio.

Il presidio di Bruzolo, già danneggiato da un incendio doloso, viene distrutto dalle fiamme, come quello di Borgone; minacce arrivano ai presidi di Rivalta e Rivoli.

I cortei diventano quasi quotidiani: 4.000 persone a Torino, 6.000 in fiaccolata nella valle, 40.000 a Susa. Al termine della marcia transfrontaliera Irùñ-Hendaye, nei Pirenei, 30 comitati e associazioni italiane, francesi e spagnole firmano la Carta di Hendaye, atto di fondazione del Coordinamento europeo dei movimenti NO-TAV:

Noi, cittadini, associazioni e movimenti provenienti da diversi Stati membri dell'Unione europea (Francia, Spagna, Italia) in lotta contro i progetti TAV constatiamo che:

- questi progetti costituiscono per i territori attraversati un disastro ecologico, socioeconomico e umano; la distruzione di aree naturali e terreni agricoli, nuovi corridoi di degrado e di inquinamento ambientale con rilevanti conseguenze negative per i residenti locali;
- questi progetti non tengono in considerazione la partecipazione delle popolazioni al processo decisionale; denunciando l'opacità con la quale

agiscono i governi di fronte al profondo dissenso sociale e comunale e il disprezzo degli argomenti e delle proposte dei cittadini;

- la motivazione ufficiale per la costruzione di queste nuove linee si basa sistematicamente su ipotesi di traffico e di redditività socioeconomica false, così come di una sottovalutazione dei costi per una migliore “vendibilità” di progetti il cui valore reale non è stato dimostrato. Numerosi studi hanno dimostrato al contrario l’irrilevanza di questi progetti in termini economici e sociali [...].

Affermiamo che le soluzioni si possono trovare:

- nell’ammodernamento, manutenzione e ottimizzazione delle linee esistenti, che rappresentano l’alternativa più accettabile dal punto di vista ambientale e un costo finanziario molto inferiore rispetto alla costruzione di nuove linee [...];
- attribuendo in ultima istanza alle popolazioni direttamente interessate il processo decisionale, fondamento della vera democrazia e dell’autonomia locale nei confronti di un modello di sviluppo imposto.<sup>19</sup>

A febbraio la valle viene di nuovo militarizzata per consentire le trivellazioni a Susa, e negli scontri del giorno 17 si registrano alcuni feriti gravi tra i manifestanti. I comitati reagiscono bloccando la viabilità della valle e organizzando un presidio sotto la sede RAI a Torino, poichè ritengono che rispetto alle violenze commesse i media stiano falsificando i fatti. Sono 5.000 le persone che manifestano per dimostrare solidarietà ai feriti e chiedere l’apertura di un’inchiesta. I cortei continuano a marzo per le trivellazioni di Buttigliera e Rosta; nascono nuovi presidi e prosegue l’acquisto dei terreni interessati dai lavori, sui quali vengono simbolicamente messe a dimora piantine e arbusti, in un’iniziativa denominata «Mettiamo radici in prima fila».

La determinazione degli oppositori si rafforza quando LTF, nell’avviso di procedimento per il cunicolo di Chiomonte,<sup>20</sup> dichiara che la Torino-Lione rientra nell’ambito della legge obiettivo. A quel punto anche gli enti locali più disponibili mettono in dubbio il valore del confronto in Osservatorio, basato proprio sull’uscita del TAV dalla procedura straordinaria.

L’ambiguità nasce dal fatto che il cunicolo di Chiomonte ha sostituito il tunnel di Venaus che ricadeva entro la legge obiettivo, ed è rimasto formalmente entro lo stesso iter perchè cambiare quadro giuridico avrebbe significato rifare la gara e pagare fortissime penali alla ditta che nel 2005 si era aggiudicata i lavori.<sup>21</sup> L’eliminazione

---

<sup>19</sup> Carta di Hendaye, 23 gennaio 2010. In rete:

[http://www.notavalsangone.eu/documenti/Dichiarazione%20Comune%2023%20Gennaio%202010%20FRA%20ITA%20\(1\).pdf](http://www.notavalsangone.eu/documenti/Dichiarazione%20Comune%2023%20Gennaio%202010%20FRA%20ITA%20(1).pdf).

<sup>20</sup> In rete: <http://www.ambientevalsusa.it/ltf.pdf>.

<sup>21</sup> Il tunnel di Chiomonte tuttavia, in contrasto con la legge obiettivo e secondo quanto previsto dalla procedura ordinaria, dovrà essere sottoposto a valutazione d’impatto ambientale.

della Torino-Lione dall'elenco delle infrastrutture strategiche sottoposte alla legge obiettivo era stata chiesta dalla Commissione europea<sup>22</sup> e dal CIPE, e decisa durante la prima riunione del Tavolo politico dell'Osservatorio; ma l'impegno verbale non è mai stato seguito da atti formali, né da parte del governo Prodi né da quello Berlusconi.<sup>23</sup>

Virano propone di risolvere l'ambiguità facendo rientrare l'opera nella legge obiettivo secondo una modalità innovativa, che integri il processo decisionale straordinario e il confronto con i territori attraverso il Tavolo politico e l'Osservatorio. La Comunità montana rigetta la proposta e presenta un esposto a tutte le autorità competenti.<sup>24</sup>

Virano dichiara conclusi i sondaggi, anche se ne è stata eseguita solo una parte (23 su 91; 5 su 39 in Val Susa).<sup>25</sup> Il Ministero delle Infrastrutture avvia l'iter per la realizzazione del cunicolo di Chiomonte, che prevede la valutazione del progetto definitivo e successivamente quella di impatto ambientale. La Comunità montana contesta sistematicamente la legittimità degli aspetti amministrativi, procedurali e progettuali relativi alla legislazione sugli appalti, alla valutazione di impatto ambientale, alla definizione di cunicolo esplorativo e all'iter previsto dalla legge obiettivo. Le quattro maggiori associazioni ambientaliste nazionali (WWF, Legambiente, Pro Natura e Italia Nostra) sviluppano analoghe considerazioni: un gruppo di lavoro di 13 esperti rileva in 58 punti le carenze, le elusioni e le omissioni presenti nella documentazione redatta da LTF nell'ambito della procedura di VIA.<sup>26</sup>

Nel frattempo Virano propone la creazione di un'Agenzia operativa per il TAV:<sup>27</sup> una *partnership* pubblico-privata che dovrebbe gestire in contemporanea i cantieri ferroviari, la riqualificazione territoriale, le compensazioni economiche e i rapporti con gli enti locali. Il disegno di legge individua una struttura di gestione articolata in un organo di pilotaggio politico (il Comitato di pilotaggio), un organo tecnico direttivo (la Struttura di coordinamento) e una serie di comitati specifici competenti per ambiti territoriali o tematici, a cui parteciperebbero i rappresentanti degli enti locali e gli *stakeholders* coinvolti. Secondo i comitati e i sindaci di centrosinistra l'agenzia TAV così strutturata sconvolgerebbe il confronto a vantaggio dei Comuni di centrodestra di Alta Valle Susa e Val Sangone. Su proposta di Virano l'Agenzia verrebbe inoltre affidata a un manager esperto di appalti pubblici: il presidente in carica dell'Agenzia Torino

---

<sup>22</sup> Giorgio Santilli, "Ue, la legge obiettivo a rischio bocciatura. Bruxelles invia all'Italia il parere motivato per violazione delle direttive", *Il Sole 24 Ore*, 19 settembre 2004. In rete: <http://www.spintadalbass.org/images/24ore%20legge%20obiettivo.pdf>.

<sup>23</sup> Per un quadro più completo vedi Lastrico, *op. cit.*, p.154.

<sup>24</sup> Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, Autorità garante per la concorrenza del mercato, Corte dei Conti, Consiglio di Stato, Commissione europea.

<sup>25</sup> Pepino, Revelli, *op. cit.*, p.218.

<sup>26</sup> Associazioni ambientaliste nazionali, *Osservazioni nell'ambito della procedura di VIA riguardante il progetto definitivo del cosiddetto cunicolo esplorativo La Maddalena*, luglio 2010. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti/gall-madda-estrat-osserv-assambient-15-7-10.pdf>.

<sup>27</sup> Maurizio Tropeano, "Un'agenzia per la Tav sul modello di Torino 2006", *La Stampa*, 5 luglio 2010, p.60. In rete: [http://www.notav-avigliana.it/listing/Anno%202010/Rs\\_Luglio.10/01-15%20luglio/laStampa%20To%2005.07.10.pdf](http://www.notav-avigliana.it/listing/Anno%202010/Rs_Luglio.10/01-15%20luglio/laStampa%20To%2005.07.10.pdf).

2006, Mimmo Arcidiacono, indagato per turbativa d'asta in merito alla realizzazione di infrastrutture collegate alle Olimpiadi<sup>28</sup>.

In valle continua l'opposizione al cunicolo esplorativo. A Chiomonte, nei terreni su cui è previsto il cantiere, si svolge il primo «accampamento esplorativo», con l'obiettivo di far conoscere l'importanza storica e archeologica dell'area. A Venaus si tiene l'undicesima edizione dell'annuale campeggio NO-TAV, con il consueto programma di dibattiti, concerti e momenti di convivialità. Continuano le marce in valle e nella cintura torinese, i convegni, le serate di confronto, le visite guidate sui beni culturali, ambientali e archeologici, i seminari sui prodotti agricoli dei siti che dovrebbero essere sottoposti a cantiere. Gli amministratori, i comitati e le associazioni ambientaliste presentano un esposto all'ufficio antifrodi dell'Unione europea, ottengono una nuova audizione alla Commissione per le petizioni del Parlamento europeo e organizzano la «Settimana italiana di mobilitazione contro le grandi opere». A ottobre una delibera di contrarietà all'opera viene approvata da 24 Consigli comunali della Val Susa, ai quali si aggiungono poi anche Rivalta di Torino e la Comunità montana.

La Giunta regionale del Piemonte mette in atto il *modus operandi* suggerito da Virano: costituisce specifici gruppi di lavoro con i Comuni interessati dalla singola opera e fornisce parere favorevole al progetto definitivo per la galleria di Chiomonte.

Oltre 50.000 persone partecipano alla marcia fra Vaie e S.Ambrogio indetta da Comunità montana, Comuni e comitati. A La Maddalena Clarea di Chiomonte iniziano i lavori per la costruzione di un nuovo presidio: su un terreno appena acquistato dai NO-TAV, al centro della prevista area di cantiere, sorge la baita Clarea, contro la quale a novembre verranno emessi un decreto di sequestro preventivo e un'ordinanza di demolizione.

Il Governo incarica i presidenti di Regione e Provincia di scegliere i partecipanti al successivo incontro del Tavolo politico. In base alla volontà apertamente dichiarata di «risolvere i problemi di chi collabora», vengono invitati a partecipare i sindaci di centrodestra degli unici tre Comuni favorevoli al progetto LTF (i territori da loro amministrati nulla hanno più a che fare con la nuova linea) e un solo sindaco a rappresentare quelli che si oppongono. Il dissenziente legge un documento di contrarietà all'opera e abbandona la riunione, raggiungendo i colleghi in fascia tricolore che davanti a Palazzo Chigi protestano contro l'esclusione dei Comuni contrari dal Tavolo. Questa scelta ancora una volta costa ai sindaci la minaccia di espulsione da parte del PD:

«O dentro o fuori». Questo, in estrema sintesi, l'aut aut che il PD regionale lancia agli esponenti valsusini: da Sandro Plano, presidente della Comunità montana, ai sindaci ribelli. Il fronte di scontro è la Torino-Lione. [...]

---

<sup>28</sup> «Bufera sull'Agenzia Torino 2006: nove indagati per turbativa d'asta», *La Repubblica*, 18 novembre 2004. In rete:

<http://www.repubblica.it/2004/k/sezioni/cronaca/stradetorino/stradetorino/stradetorino.html>.

L'alleanza tra il PD della valle e i NO-TAV, sancita dalla nascita della nuova Comunità montana, si è rivelata un boomerang colossale. Da qui le preoccupazioni. Sono almeno tre: eliminare ogni possibile equivoco sulla posizione pro-TAV del PD a livello nazionale e regionale; prendere le distanze dai NO-TAV in vista del probabile scontro che si verificherà a gennaio, quando entreranno in azione le trivelle. Non ultima, spezzare la saldatura tra il movimento NO-TAV, specie l'ala più oltranzista, e le lobbies anti-piemontesi che tessono la loro tela per archiviare la Torino-Lione a vantaggio di collegamenti veloci funzionali ad altre regioni.<sup>29</sup>

Mentre lo studio di impatto ambientale contenuto nel progetto di LTF accerta la presenza di formazioni amiantifere (almeno 76.000 metri cubi) a Susa e Mompantero nella zona di imbocco del tunnel di base, la lotta al TAV si estende, con azioni congiunte a livello nazionale ed europeo attraverso il Patto di solidarietà e mutuo soccorso e la Carta di Hendaye. Il giorno 11 dicembre, in occasione della prima «Giornata europea contro le grandi opere inutili», si tengono manifestazioni simultanee a Susa, a Terzigno in Campania, a Trieste in Friuli-Venezia Giulia, a Stuttgart in Germania, a Bayonne e Langon nei Paesi Baschi francesi.

---

<sup>29</sup> Alessandro Mondo, "L'ultimatum del PD: «NO-TAV fuori dal partito», *La Stampa*, 17 ottobre 2010, p.63. In rete:  
[http://archivio.lastampa.it/LaStampaArchivio/main/History/tmpl\\_viewObj.jsp?objid=10753536](http://archivio.lastampa.it/LaStampaArchivio/main/History/tmpl_viewObj.jsp?objid=10753536).

## **Il TAV, una storia in tre atti<sup>1</sup>**

### **Dopo l'uscita dall'Osservatorio dei Comuni contrari: 2011-oggi**

#### **2011: la fine del dialogo e la militarizzazione della valle**

Si conclude il primo grado del processo per le irregolarità nell'assegnazione di appalti legati all'AV e alle Olimpiadi di Torino del 2006. Il presidente della SITAF Cerutti e il direttore generale di LTF Comastri vengono condannati rispettivamente a un anno e a otto mesi di reclusione. Anche l'ex viceministro delle Infrastrutture Martinat e l'imprenditore Marcellino Gavio, ora deceduti, erano coinvolti nelle indagini.

Alla vigilia dell'apertura del cantiere alla Maddalena di Chiomonte esce uno studio dell'Università Bicocca di Milano sui flussi di traffico tra l'Italia e i paesi transalpini: «più che di una battuta d'arresto sarebbe meglio parlare di “colpo di grazia”, con il rischio che l'inizio dei lavori del nuovo tunnel di base coincida con la sostanziale sparizione del traffico merci ferroviario». Il calo registrato corrisponde al 46,2%.<sup>2</sup>

In primavera il CIPE approva il progetto definitivo della galleria con 128 prescrizioni e raccomandazioni. Le osservazioni formulate dalle Commissioni tecnico-legali di Comunità montana<sup>3</sup> e associazioni ambientaliste<sup>4</sup> mettono in discussione l'intero progetto. Legambiente, WWF, Pro Natura e Italia Nostra ricorrono al TAR per le numerose irregolarità riscontrate nella delibera autorizzativa del CIPE.

Mentre LTF si prepara ad assegnare l'appalto per i lavori di cantiere, i comitati dichiarano lo stato di mobilitazione permanente in valle. Fuori da Palazzo Chigi 20

---

<sup>1</sup> Fonti principali per questo capitolo sono: Livio Pepino, Marco Revelli, *Non solo un treno... La democrazia alla prova della Val Susa*, Edizioni Gruppo Abele, Torino, 2012; Valerio Lastrico, *Processi decisionali e movimenti di protesta tra scienza e politica. Una comparazione tra Italia e Francia sul caso Alta Velocità*, tesi di dottorato in Sociologia, Università degli Studi di Milano, A.A. 2010-2011 (in rete: [http://air.unimi.it/bitstream/2434/174183/2/phd\\_unimi\\_R07998.pdf](http://air.unimi.it/bitstream/2434/174183/2/phd_unimi_R07998.pdf)).

<sup>2</sup> Daniele Martini, “Torino-Lione per la Tav non c'è traffico”, *Il Fatto Quotidiano*, 10 febbraio 2011. In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2011/02/10/torino-lione-per-la-tavnon-c%E2%80%99traffico/91173/>. Lo studio sui flussi di traffico è disponibile in rete all'indirizzo: [http://www.rtbicocca.it/index.php?option=com\\_content&view=article&id=122:il-traffico-merci-italia-europa&catid=32:studi-trasporti&Itemid=56](http://www.rtbicocca.it/index.php?option=com_content&view=article&id=122:il-traffico-merci-italia-europa&catid=32:studi-trasporti&Itemid=56).

<sup>3</sup> Comunità montana Valle Susa e Val Sangone, *Osservazioni alla documentazione progettuale integrativa richiesta dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS trasmessa da LTF S.p.A. in data 24 gennaio 2011*, approvate con delibera della Giunta della Comunità montana del 15 marzo 2011. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti/cmvss-osservaz-a-integraz-tr-internaz-15-3-11-rid.pdf>.

<sup>4</sup> WWF, Legambiente, Pro Natura e Italia Nostra, *Osservazioni delle Associazioni Ambientaliste alle integrazioni fornite da LTF SaS sul progetto preliminare della NLTL – tratta internazionale*, marzo 2011. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti/assamb-tutto-osserv-integraz-tr-internaz-23-3-11-rid.pdf>.



sindaci valsusini manifestano per non essere stati invitati alla riunione del Tavolo politico, nonostante il progetto coinvolga i loro Comuni.

All'inizio di giugno LTF invia le notifiche per l'occupazione dei terreni in zona Clarea a Chiomonte; i proprietari NO-TAV si preparano a fare ricorso assistiti dal collegio degli avvocati. Pro Natura segnala al Prefetto di Torino l'illegalità di un'occupazione affrettata: una sentenza della Corte Costituzionale sancisce che tale atto, senza un accordo con i proprietari degli immobili interessati e con sanatoria a posteriori, viola i diritti del cittadino.<sup>5</sup> Pro Natura ricorda inoltre al Prefetto che l'area è sottoposta a vincolo paesaggistico e che «il versante sovrastante il sito di attacco della galleria è ripetutamente indicato in tutta la procedura di valutazione di impatto ambientale come instabile».<sup>6</sup>

Al presidio continuano le iniziative di informazione, come le lezioni del professor Sergi dell'Università di Torino sulla Via Francigena (i cui tracciati toccano anche il sito della Maddalena), e del professor Zucchetti del Politecnico di Torino sul tema della protezione dalle radiazioni. Al Politecnico di Torino si tiene il convegno «TAV e grandi opere: socializzazione dei costi, privatizzazione dei profitti». Tra gli altri prendono la parola Claudio Cancelli e Ivan Cicconi.

Lo sgombero della Maddalena è previsto per il 27 giugno. Il giorno precedente si diffonde in rete un appello alle istituzioni e alla politica firmato da intellettuali, docenti universitari e sacerdoti:

La costruzione della linea ad alta capacità Torino-Lione (e delle opere ad essa funzionali) non è una questione (solo) locale e l'opposizione delle popolazioni interessate non è un semplice problema di ordine pubblico. Si tratta, al contrario, di questioni fondamentali che riguardano il nostro modello di sviluppo e la partecipazione democratica ai processi decisionali. Per questo, unendoci ai diversi appelli che si moltiplicano nel Paese, chiediamo alla politica e alle istituzioni un gesto di razionalità: si sospenda l'inizio dei lavori e si apra un ampio confronto nazionale (sino ad oggi eluso) su opportunità, praticabilità e costi dell'opera e sulle eventuali alternative. In un momento di grave crisi economica e di rinnovata attenzione ai beni comuni riesaminare senza preconcetti decisioni assunte venti anni fa è segno non di debolezza ma di responsabilità e di intelligenza politica.<sup>7</sup>

La sera del 26 una fiaccolata da Chiomonte alla Maddalena raccoglie 12.000 partecipanti. Al termine un migliaio di persone rimane al presidio, nel piazzale di

---

<sup>5</sup> Lettera di Pro Natura Piemonte al Prefetto di Torino, 27 maggio 2011. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti/pro-nat-a-prefet-27-5-11.pdf>. La sentenza della Corte Costituzionale a cui si fa riferimento è la n.293 dell'8 ottobre 2010.

<sup>6</sup> Lettera di Pro Natura Piemonte al Prefetto di Torino, 1 giugno 2011. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti/lett2-pronat-a-prefet-1-6-11.pdf>.

<sup>7</sup> *Fermatevi! Un appello alle istituzioni e alla politica*, 26 giugno 2011. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti/appel-intellett-noforza-26-6-11.pdf>.

parcheggio della zona archeologica di Chiomonte. Alle 4.30 del mattino, il 27 giugno, 2.500 rappresentanti delle forze dell'ordine si presentano per sgomberare l'area e consegnarla alla società addetta ai lavori. La notizia si diffonde rapidamente e si arriva allo scontro. Per disperdere la folla vengono usati gas lacrimogeni al CS.

Alla fine della giornata le forze dell'ordine riescono a entrare in possesso della zona. I terreni dell'altopiano della Maddalena, affittati dalla Comunità montana, vengono requisiti per motivi di ordine pubblico. Nonostante l'area non sia stata dichiarata «di interesse strategico», dunque non sia sottoposta a nessuna forma ufficiale di militarizzazione, viene costruita una base militare con doppia recinzione che racchiude il museo, trasformato in ufficio operativo, e la necropoli neolitica,<sup>8</sup> su cui manovrano pesanti mezzi su gomma e cingolati. L'intero complesso diventa inagibile ai civili, così come la strada di accesso ai campi e alle vigne (via dell'Avanà), sbarrata da un *check-point* fortificato.<sup>9</sup>

Pro Natura e la lista civica Buongiorno Condove presentano un esposto al sindaco di Chiomonte, alla Procura della Repubblica di Torino e ai carabinieri di Susa. Sostengono che le recinzioni erette alla Maddalena sono abusive: l'area recintata è ben più estesa rispetto a quella di cantiere prevista dal progetto definitivo di LTF, e insiste su terreni di proprietà e particelle catastali diversi.<sup>10</sup> L'ordinanza prefettizia relativa al piazzale della Maddalena e alle strade di accesso non prevede di realizzare una recinzione, e LTF non ha chiesto al Comune l'autorizzazione a recintare quei terreni, per giunta soggetti a vincolo archeologico, paesistico e ambientale.<sup>11</sup> Un comunicato del movimento NO-TAV fa notare che lo scavo della galleria geognostica costerà almeno 143 milioni di euro per 56 mesi di lavoro. Nello stesso periodo il dispositivo militare adottato costerà 186 milioni all'anno, per un totale di 868 milioni di euro, circa sei volte il valore dell'opera.<sup>12</sup>

Alla fine di giugno comincia a circolare l'ipotesi di un progetto *low cost*, una linea leggera e meno costosa che avrebbe l'approvazione del governo francese e delle FS:

---

<sup>8</sup> Alcune informazioni sulla necropoli neolitica si possono trovare in: Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte, *Il complesso archeologico preistorico alpino di Chiomonte*. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/patrimon-archeo-neolit-madda.htm>.

<sup>9</sup> Massimiliano Borgia, "Maddalena: un fortino cintato con filo spinato", *Luna Nuova*, 1 luglio 2011. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti/area-milit-chiusa-1-7-11.htm>.

<sup>10</sup> Una mappa delle aree coinvolte si trova in rete, all'indirizzo <http://www.notavtorino.org/images-03/terreni-okkupati.jpg>. È visibile l'area di cantiere, che verrà dichiarata «sito di interesse strategico nazionale» nell'ottobre 2012, e la ben più ampia area recintata e preclusa alla libera circolazione delle persone e dei mezzi.

<sup>11</sup> Lettera di Pro Natura e lista civica Buongiorno Condove al sindaco di Chiomonte, alla Procura della repubblica e al Comando Compagnia C.C. Susa, 2 settembre 2011. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/espost-recinz-madda-abusive-2-9-11.pdf>.

<sup>12</sup> Comunicato stampa del movimento NO TAV, *Il dispositivo militare di difesa del fortino de La Maddalena costerà il doppio del finanziamento UE alla Torino-Lione*, 4 luglio 2011. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti/com-sta-costi-milit-4-7-11.pdf>.

Il ridimensionamento – resterebbe da realizzare soprattutto il megatunnel transfrontaliero, ridotto però a una canna sola – servirebbe a far sì che la Francia e Bruxelles si possano accontentare che l'Italia prometta di spendere 4 miliardi e mezzo anziché 8 e mezzo. Si ricordi che non solo i tecnici NO-TAV, ma tutti gli addetti ai lavori, moltiplicano sempre questa cifra quasi per 3, nel caso si proceda. [...] Ma non sempre è lecito scherzare con le carte. Ad esempio, l'improvvisa scomparsa dal progetto della seconda canna non può essere trattata con tanta leggerezza. Dice Luca Giunti, uno dei collaboratori dei sindaci NO-TAV: «Il tunnel è stato progettato a due canne e tutta la sicurezza – una cospicua parte dell'intero progetto – è fasata proprio sulla contemporanea presenza delle due canne. In pratica una serve da evacuazione e soccorso per l'altra. [...] Se ora si propone una soluzione mono-canna è evidente che l'intero progetto va fermato, riprogettato correttamente, sottoposto alle valutazioni di legge e solo a questo punto può riprendere l'iter progettuale. Altrimenti si continua a valutare, come sicurezza, come impatto ambientale e come costi, un progetto – l'unico depositato ufficialmente – che non ha più alcun riscontro con la realtà».<sup>13</sup>

Domenica 3 luglio 70.000 persone provenienti da tutta Italia manifestano nei pressi della base militare. Gli scontri con la polizia sono violenti e proseguono fino a notte. Vengono lanciati più di 4.000 lacrimogeni al CS in sei ore.<sup>14</sup> Come ricorda Massimo Zucchetti (ingegnere nucleare, docente di protezione dalle radiazioni al Politecnico di Torino e consulente della Comunità montana), il CS:

Contiene sostanze liquide, solide e gassose che producono lesioni di varia natura in via definitiva o temporanea, in più viene metabolizzato sotto forma di cianuro: se non è cancerogeno quello! Insomma è un'arma chimica a tutti gli effetti, anzi direi un'arma di distruzione di massa. Che ne sia permesso l'uso in tempo di pace è assurdo. [...] Questo della Val di Susa, a parte la guerra in Vietnam, mi pare il primo caso di esposizione prolungata su umani, visto che ci sono stati già due episodi in una settimana e su una popolazione ridotta.<sup>15</sup>

La Questura parla di 188 poliziotti feriti; il movimento NO-TAV denuncia il comportamento degli agenti, che avrebbero lanciato i lacrimogeni ad altezza d'uomo

---

<sup>13</sup> Paolo Hutter, "Tav, spunta il progetto low cost. Piace a Tremonti e ha l'ok delle FS", *Il Fatto Quotidiano*, 27 giugno 2011. In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2011/06/27/tav-spunta-il-progetto-low-cost-piace-a-tremonti-e-ha-lok-delle-fs/127604/>.

<sup>14</sup> "Tav, file polizia: «Oltre 4.000 lacrimogeni usati contro i manifestanti il 3 luglio 2011», *Il Fatto Quotidiano*, 27 ottobre 2011. In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/10/27/tav-oltre-4000-lacrimogeni-usati-contro-manifestanti-3-luglio-2011/395386/>.

<sup>15</sup> Alessandra Fava, "Zucchetti sui gas sparati in Val di Susa. «I CS? Armi di distruzione di massa. I danni possono essere permanenti»", *Il Manifesto*, 7 luglio 2011. In rete: <http://www.senzasoste.it/istituzioni-totali/i-lacrimogeni-cs-armi-di-distruzione-di-massa-i-danni-possono-essere-permanenti>.

provocando feriti gravi tra i manifestanti. Davanti a questo scenario il ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli afferma: «Il Governo va avanti con i lavori della Tav».<sup>16</sup> L'eurodeputata Sabine Wils presenta un'interrogazione alla Commissione europea intitolata «Emergenza in Val di Susa, centinaia di granate di gas lacrimogeni lanciate contro i cittadini che protestano contro l'opera alla Maddalena, inutile e dannosa per l'ambiente». Alla Commissione si chiede se il progetto sia ancora idoneo a ricevere il cofinanziamento dell'UE nonostante il Governo italiano non sia disposto a garantire la copertura finanziaria, e se si ritenga «legittimo che uno Stato membro reagisca in maniera così violenta e sproporzionata contro i suoi cittadini».<sup>17</sup> Risponde il commissario Kallas:

Le informazioni che la Commissione ha ottenuto dalle autorità e dalla stampa italiana non corrispondono al racconto degli eventi fatto dagli onorevoli parlamentari. Sulla base delle informazioni che la Commissione ha a disposizione circa i deprecabili eventi del 3 luglio 2011, un gruppo di manifestanti e violenti, giunti per lo più da altre parti d'Italia e dall'estero, ha mutato la manifestazione originariamente pacifica in una battaglia con le forze di polizia. [...] Ciò considerato la Commissione ritiene che la domanda posta dagli Onorevoli parlamentari non meriti risposta. Nel corso degli ultimi sei anni lo sforzo di comunicazione del progetto alla popolazione locale da parte del Commissario del Governo italiano per la Torino-Lione è stato considerevole. [...] La Commissione non ha inoltre motivo di dubitare circa la legalità e la correttezza della procedura amministrativa intrapresa dalle Autorità italiane. L'attuale decisione di finanziamento da parte della Commissione sancisce chiaramente che il finanziamento UE è subordinato alla realizzazione di tutti i requisiti di legge.<sup>18</sup>

La Comunità montana, assieme a 24 proprietari di fondi e aziende a La Maddalena, presenta ricorso al TAR contro la requisizione delle aree e delle strade militarizzate dal 27 giugno 2011. Si chiedono la sospensione del provvedimento e il risarcimento dei danni.<sup>19</sup> Gli amministratori locali stilano un documento in cui denunciano il fallimento

---

<sup>16</sup> «No Tav, nella guerriglia più di 200 feriti. Colle: «Intervenire contro violenza eversiva», *Il Fatto Quotidiano*, 3 luglio 2011. In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2011/07/03/no-tav-via-ai-cortei-in-val-susaquesta-opera-non-si-fara-mai/137809/>.

<sup>17</sup> Interrogazione con richiesta di risposta scritta alla Commissione, *Emergenza in Val di Susa, centinaia di granate di gas lacrimogeni lanciate contro i cittadini che protestano contro l'opera alla Maddalena, inutile e dannosa per l'ambiente*, Sabine Wils, 12 luglio 2011. In rete: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+WQ+P-2011-006777+0+DOC+XML+V0//IT>.

<sup>18</sup> Joint answer given by Mr. Kallas on behalf of the Commission, written questions P-006777/11, P-006817/11, 25 luglio 2011. In rete: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=P-2011-006777&language=IT>.

<sup>19</sup> Comunicato stampa movimento NO TAV, *Ricorso contro l'ordinanza prefettizia che ha requisito l'area de La Maddalena*, 1 agosto 2011. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti/com-sta-ricor-ord-prefet-1-8-11.pdf>.

dell'attività pluriennale del presidente dell'Osservatorio Virano. Dal momento che 23 Comuni della Bassa Valle di Susa sono ancora contrari all'opera, gli obiettivi di pacificazione del territorio e della condivisione progettuale non sono stati raggiunti. Si chiedono pertanto le sue dimissioni o la revoca dell'incarico.<sup>20</sup> A pochi metri dal posto di blocco militare che chiude via dell'Avanà sorge un nuovo presidio NO-TAV.

Pochi giorni dopo il presidente Napolitano riceve una lettera firmata da 135 docenti e ricercatori:

Il pluridecennale processo decisionale che ha condotto a questa situazione è stato sempre afflitto da una scarsa considerazione del contesto tecnologico, ambientale ed economico tale da giustificare o meno la razionalità della scelta, data sempre per scontata dal mondo politico, imprenditoriale e dell'informazione, come assoluta fonte di giovamento per il Paese. Tuttavia è ormai nota una consistente e variegata documentazione scientifica che contraddice alcuni assunti fondamentali a supporto dell'opera e ne sconsiglia nettamente la costruzione, anche alla luce di scenari economici e ambientali futuri del tutto differenti da quelli sui quali, vent'anni fa, si è basato il progetto. Nel nostro Paese in molti casi, grandi opere sulla cui realizzazione ci si è caparbiamente ostinati anche allorché i dati oggettivi ne sconsigliavano la prosecuzione, si sono in seguito rivelate causa di danni, vittime e ingenti costi economici e ambientali che avrebbero potuto essere evitati. [...] Pertanto chiediamo rispettosamente di rimettere in discussione in modo trasparente ed oggettivo la necessità dell'opera.<sup>21</sup>

Mentre al presidio di Venaus si tiene il primo «Forum tematico contro i grandi progetti inutili», a cui partecipano le rappresentanze di movimenti e associazioni italiani, tedeschi, spagnoli, francesi e irlandesi,<sup>22</sup> in Valsusa nasce l'iniziativa «Vieni in vacanza nella valle che resiste». Nella locandina si legge:

L'informazione ufficiale ha troppo spesso dipinto la nostra Valle come un covo di violenti e [...] i valsusini come persone egoiste, afflitte da sindrome Nimby. Noi conosciamo invece un'altra verità: quella della lotta per la difesa della nostra terra, ma anche della generosità e della capacità di accoglienza che ci ha sempre contraddistinti. E sappiamo anche che l'informazione più efficace è quella che si fa in modo diretto, a tu per tu. Parlando, ascoltando, guardandosi attorno, incontrandosi. La proposta dunque è questa: invitiamo chi non conosce la nostra Valle e vuole conoscere la nostra resistenza a venirci a trovare. Mettiamo a disposizione

---

<sup>20</sup> Documento delle liste civiche portato in discussione nella riunione di maggioranza della Comunità montana e dei Sindaci che la sostengono, 6 luglio 2011. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti/doc-lis-civ-6-7-11.pdf>.

<sup>21</sup> TAV Val di Susa: docenti e ricercatori chiedono una discussione trasparente ed oggettiva sulle motivazioni della "grande opera". In rete: [http://www.notavtorino.org/documenti/tav\\_Valsusa\\_appello\\_presidente\\_docenti-26-7-11.pdf](http://www.notavtorino.org/documenti/tav_Valsusa_appello_presidente_docenti-26-7-11.pdf).

<sup>22</sup> Comunicato stampa movimento NO TAV, *La resistenza europea contro le grandi opere inutili*, 30 agosto 2011. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/11-08-30-comunicato-stampa-forum.pdf>.

un po' del nostro tempo e un paio di posti letto per un fine settimana. Regaliamo una breve vacanza e nel frattempo facciamo informazione, partendo proprio da casa nostra, seduti attorno ad un tavolo, e poi facendo conoscere i nostri Presìdi, facendo visitare non solo la Sacra di San Michele, ma anche i vigneti della Maddalena e facendo toccare con mano cosa significhi la militarizzazione del nostro territorio, per difendere un cantiere che non c'è.<sup>23</sup>

All'inizio di settembre le indagini della Procura di Torino appurano pesanti infiltrazioni della 'ndrangheta lungo il percorso del TAV: «Leggere il tracciato della Lione-Torino equivale, sinistramente, a sovrapporre il percorso alla mappa dei boss, delle famiglie mafiose e dei loro traffici criminali che, guarda caso, ruotano quasi tutti nel ciclo del cemento»,<sup>24</sup> scrive Roberto Galullo su *Il Sole 24 Ore*.

A fine mese il ministro Matteoli e il suo omologo francese trovano un accordo sui costi. In base agli accordi del 2001 e del 2004, all'Italia sarebbe spettato il 63% del costo totale della parte comune (10,5 miliardi), mentre alla Francia il 37%. Da allora però sono cambiati progetto e costi.<sup>25</sup> I media, citando le parole di Matteoli, parlano del nuovo Protocollo di Parigi come di un successo per l'Italia: «L'intesa permette una divisione delle spese fra i due Stati nel suo complesso equilibrata. Se prima l'Italia doveva accollarsi il 70% dei costi, ora questa quota è stata ridotta al 57,9%: con il 42,1% a carico della Francia».<sup>26</sup> Ma secondo Pro Natura il nuovo accordo non è affatto vantaggioso. Nel progetto *low cost* la tratta comune italo-francese è stata ridimensionata a 60 chilometri, di cui 12 in territorio italiano (il 20%). Se prima dell'accordo l'Italia aveva il 40% dei chilometri e ne pagava il 63%, dopo l'accordo l'Italia ha il 20% dei chilometri e ne paga il 58%.<sup>27</sup>

A ottobre la CIG scarta il progetto preliminare appena validato dal CIPE e approva il progetto *low cost* e il nuovo accordo sulla ripartizione dei costi, mentre il Governo nella bozza del DL sviluppo manifesta l'intenzione di dichiarare "sito di interesse strategico nazionale" La Maddalena, «per assicurare la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione e garantire, a tal fine, il regolare svolgimento dei lavori». La pena

---

<sup>23</sup> Locandina "Vieni in vacanza nella valle che resiste – appello a tutti i valsusini NO TAV". In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti/ospital-vacan-val-resist.pdf>.

<sup>24</sup> Roberto Galullo, "Guardie o ladri", blog di *Il Sole 24 Ore*, 6 settembre 2011. In rete: <http://robertogalullo.blog.ilsole24ore.com/2011/09/tav-lione-torino-e-ndrangheta-piemontese-loperazione-minotauro-scopre-che-i-binari-sono-paralleli.html>.

<sup>25</sup> M. giac., "Tav, tre mesi per firmare l'accordo Italia-Francia", *La Repubblica*, 4 febbraio 2011, p.9. In rete: <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2011/02/04/tav-tre-mesi-per-firmare-accordo.html?ref=search>.

<sup>26</sup> Erica Di Blasi, "Tav, Italia e Francia firmano l'accordo sulla divisione dei costi", *La Repubblica*, 28 settembre 2011, p.11. In rete: <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2011/09/28/tav-italia-francia-firmano-accordo-sulla.html?ref=search>.

<sup>27</sup> Comunicato stampa Pro Natura Piemonte, *La verità sui costi della Torino-Lione*, 30 settembre 2011. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/acc-costi-ita-fra-taroc-30-9-11.pdf>.



prevista «per l'ingresso arbitrario in luoghi ove l'accesso è vietato nell'interesse militare dello Stato» è l'arresto da tre mesi a un anno o un ammenda da 51 a 309 euro.<sup>28</sup> I comitati commentano: «L'ultimo atto di un governo moribondo, con l'avallo dell'opposizione, è un decreto che formalizza lo stato di militarizzazione della Val Susa».<sup>29</sup>

Gli europarlamentari Sonia Alfano e Gianni Vattimo scrivono una lettera, firmata da numerosi deputati europei, indirizzata al presidente del Consiglio, della Commissione e del Parlamento europei:

Ad oggi il cantiere non è stato ancora aperto e i lavori in corso riguardano solo la recinzione di un terreno sorvegliato da centinaia di militari e poliziotti. A prescindere dalle ragioni di chi è favorevole e di chi è contrario a quest'opera, è impensabile rispondere al dissenso della popolazione con una militarizzazione del territorio che rischia di protrarsi per molti anni. Inoltre, è inaccettabile che tale palese violazione del diritto dei cittadini di uno Stato membro dell'UE si appoggi sull'indifferenza delle istituzioni comunitarie, le quali sono chiamate a monitorare attentamente i progetti realizzati con fondi europei.<sup>30</sup>

Tre settimane dopo, nel testo della nuova finanziaria,<sup>31</sup> Chiomonte viene dichiarata area di interesse strategico nazionale.

Al parlamento europeo a Strasburgo si tiene la conferenza «Il Progetto Prioritario TEN-T n.6 (Lyon-Torino) tra opposizione popolare e crisi finanziaria ed economica», promossa da alcuni parlamentari europei in collegamento col movimento NO-TAV. Prendono la parola, tra gli altri, Ivan Cicconi, Marco Ponti e Sergio Ulgiati.<sup>32</sup> All'appuntamento non partecipano, seppur invitati, né Mario Virano né gli eurodeputati italiani del PD e del PDL.

La Comunità montana e l'associazione Idra di Firenze indicano una conferenza stampa congiunta per presentare una lettera indirizzata al neo-presidente del Consiglio Mario Monti. La lettera auspica la sospensione del progetto TAV/TAC Torino-Lione e del progetto del nodo ferroviario TAV di Firenze:

Troppe volte ci siamo visti negare confronti tecnici dai governi precedenti, trinceratisi dietro il loro mandato esclusivamente politico. Chiediamo

---

<sup>28</sup> Bozza del DL sviluppo pubblicata su *La Repubblica* il 24 ottobre 2011. In rete:

<http://www.notavtorino.org/documenti-02/bozza-dl-sviluppo-24-10-11-pag-180.pdf>.

<sup>29</sup> Comunicato stampa movimento NO TAV, *Un governo moribondo dichiara guerra ai cittadini*, 10 novembre 2011. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/com-sta-sit-strat-10-11-11.pdf>.

<sup>30</sup> Lettera di Sonia Alfano al presidente Van Rompuy, al presidente Barroso e al presidente Buzek, ottobre 2011. In rete: <http://www.soniaalfano.it/wp-content/uploads/2011/10/Lettera.pdf>.

<sup>31</sup> Legge di stabilità 2012, art.19 (Interventi per la realizzazione del corridoio Torino-Lione e del Tunnel del Tenda). In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/art19-legge-stabil-13-11-11.htm>.

<sup>32</sup> Video e testi degli interventi sono disponibili in rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/dossier-strasburgo-16-11-11.htm>.

perciò adesso ad un governo “tecnico”, quindi preparato e competente, un confronto urgente sui dati trasportistici, sui rapporti costi/benefici, sulle criticità ambientali e finanziarie, che permetta di valutare l’opportunità dell’opera non esclusivamente dal punto di vista politico, come è avvenuto finora.<sup>33</sup>

In Valsusa attorno all’area recintata dal filo spinato viene costruito anche un muro alto tre metri, che secondo i NO-TAV è un nuovo abuso edilizio: gli uffici comunali di Chiomonte non hanno ricevuto da LTF progetti o documenti che ne autorizzassero la costruzione.<sup>34</sup>

Alla vigilia del Consiglio dei ministri di dicembre sulle grandi infrastrutture, Idra e la Comunità montana rinnovano l’appello a Monti.<sup>35</sup>

### **2012: appelli, studi, pronunciamenti e tralicci; ma l’Italia sul TAV tira dritto**

Alla fine di gennaio l’assemblea dei sindaci invia a Monti e ai ministri di Infrastrutture, Interni e Ambiente un ordine del giorno contro la militarizzazione del cantiere di Chiomonte e per la ripresa del dialogo.<sup>36</sup> Nel frattempo il gruppo consiliare regionale del Movimento Cinque Stelle chiede di visionare il progetto; LTF risponde che ancora non esiste «nessun progetto esecutivo del cunicolo della Maddalena».<sup>37</sup>

Intanto la Digos di Torino esegue 25 provvedimenti di custodia cautelare in carcere e 15 di obbligo di dimora a carico di esponenti NO-TAV di tutta Italia. In seguito agli scontri del 27 giugno e del 3 luglio 2011 sono accusati di lesioni, violenza e resistenza a pubblico ufficiale. Secondo Livio Pepino, già membro del Consiglio Superiore della Magistratura, consigliere di Cassazione e sostituto procuratore generale a Torino, per i reati contestati «la regola era procedere con gli indagati in condizioni di libertà. Perché, allora, la scelta dell’arresto?». Pepino nota che nell’ordinanza «si definiscono “gravi”, al punto da giustificare l’arresto, condotte come “afferrare per un braccio un operatore di polizia allo scopo di ostacolarne l’avanzata” o “far parte del gruppo di manifestanti accorsi con una paratia mobile per ostruire il passaggio”», e che «tutti i partecipanti agli scontri devono rispondere di tutti i reati (preventivati o anche solo

---

<sup>33</sup> Lettera della Comunità montana Valle Susa e Val Sangone e dell’Associazione di volontariato Idra al presidente Monti, 21 novembre 2011. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/lett-cmvss-et-idra-a-amonti.pdf>.

<sup>34</sup> Comunicato stampa movimento NO TAV, *Il muro di Val Clarea*, 17 dicembre 2011. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/com-sta-abus-mur-clarea-17-12-11.pdf>.

<sup>35</sup> Comunicato stampa Comunità montana Valle Susa e Val Sangone e Associazione di volontariato Idra, *TAV, nuova lettera a Mario Monti*, 27 dicembre 2011. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/lett-a-monti-idra-piu-cmvss-27-12-11.pdf>.

<sup>36</sup> Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone, assemblea dei sindaci, *Ordine del giorno contro la militarizzazione del cantiere di Chiomonte e per la ripresa del dialogo*, 26 gennaio 2012. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/odg-ass-sindaci-26-1-12.htm>.

<sup>37</sup> Fabio Balocco, “Tav: ma l’Italia è davvero la culla del diritto?”, blog di *Il Fatto Quotidiano*, 17 gennaio 2012. In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/01/17/litalia-davvero-culla-diritto/184459/>.



prevedibili) commessi in quel frangente». Conclude Pepino: «Tanto basta per segnalare che la questione riguarda direttamente il rapporto tra conflitto sociale e giurisdizione e non solo – come si cerca di accreditare – alcune frange isolate ed estremiste». <sup>38</sup>

Mentre 10.000 NO-TAV sfilano per le vie del centro di Torino chiedendo la liberazione degli arrestati, *Il Sole 24 Ore* dà notizia di un nuovo studio del Politecnico di Milano sui risultati economici ottenuti dalle linee AV in esercizio in Italia (Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze e Roma-Napoli). La conclusione degli autori è che «i risparmi di costo e di tempi di trasporto non giustificano l'investimento per nessuna delle tratte considerate tranne, nel caso più ottimistico, la Milano-Bologna». <sup>39</sup>

Nello stesso periodo viene pubblicato uno studio che analizza il consumo di energia e materie prime e la produzione di inquinamento per l'intera vita (*life cycle assessment*) di una serie di mezzi di trasporto: autobus, automobile, camion, treno e TAV. Secondo i calcoli dell'Università di Siena e dell'Università della California, per il trasporto passeggeri la TAV mostra consumi doppi rispetto al treno, paragonabili a quelli dell'automobile. Per il trasporto merci i consumi del TAV risultano doppi o tripli rispetto a quelli del camion:

Il trasporto ferroviario, pur meno versatile di quello stradale, inquina meno. Ma ciò è vero solo se si utilizza e/o si migliora una rete esistente. Se invece si progetta un'opera colossale, con oltre 70 chilometri di gallerie, dieci anni di cantiere, decine di migliaia di viaggi di camion, materiali di scavo da smaltire, talpe perforatrici, migliaia di tonnellate di ferro e calcestruzzo, oltre all'energia necessaria per farla poi funzionare, si scopre che il consumo di materie prime ed energia, nonché relative emissioni, è così elevato da vanificare l'ipotetico guadagno del parziale trasferimento merci da gomma a rotaia. <sup>40</sup>

Un nuovo appello a Monti, firmato da 360 docenti e professionisti, chiede un ripensamento sul progetto. <sup>41</sup>

Il 25 febbraio una pacifica manifestazione NO-TAV riunisce 75.000 persone in marcia da Bussoleno a Susa per ribadire le ragioni del no alla Torino-Lione, alla militarizzazione, alla criminalizzazione del movimento, allo stravolgimento dei diritti democratici

---

<sup>38</sup> Livio Pepino, "Gli arresti non tornano", *Il Manifesto*, 29 gennaio 2012. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/pepino-12-01-29.html>.

<sup>39</sup> Andrea Malan, "Promossa solo la Milano-Roma", *Il Sole 24 Ore*, 31 gennaio 2012. In rete: <http://www.ilsole24ore.com/art/economia/2012-01-31/promossa-solo-milanoroma-064241.shtml?uuid=AaIOIsKE>. Lo studio (P. Beria, R. Grimaldi, *An early evaluation of italian high-speed projects*) è disponibile all'indirizzo [http://eprints.bice.rm.cnr.it/3773/1/02\\_beria.pdf](http://eprints.bice.rm.cnr.it/3773/1/02_beria.pdf).

<sup>40</sup> Massimo Zucchetti, "I veleni dell'Alta Velocità", blog di *Il Fatto Quotidiano*, 30 gennaio 2012. In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/01/30/veleni-dellalta-velocita/187648/>.

<sup>41</sup> *Appello per un ripensamento del progetto di nuova linea ferroviaria Torino-Lione, Progetto Prioritario TEN-T n.6, sulla base di evidenze economiche, ambientali e sociali*, 9 febbraio 2012. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/ita-lettera-a-mariomonti-09-02-2012.pdf>.

garantiti dalla Costituzione. Ma pochi giorni dopo inizia un nuovo periodo di tensioni. La Valsusa è in allarme per il previsto allargamento delle recinzioni del cantiere, che implica lo sgombero della baita Clarea e la requisizione di altri terreni. La mattina del 27 febbraio Luca Abbà, proprietario di uno dei terreni, si arrampica per protesta su un traliccio dell'alta tensione. Un agente lo insegue sul traliccio; Luca, colpito da una scossa di 50.000 volt, cade e resta a terra in condizioni apparentemente molto gravi. Sopravviverà, dopo una settimana di coma farmacologico, quasi due mesi di rianimazione e terapia intensiva e 109 giorni d'ospedale. «La cosa che più mi ha impressionato» dichiarerà in seguito riferendosi ai video che riprendono la sua caduta<sup>42</sup> «è vedere ruspe ed escavatori che continuano a lavorare nonostante a terra ci sia una persona moribonda».<sup>43</sup> Nel pomeriggio vengono indetti presìdi e manifestazioni a Torino e in altre 60 città italiane. I valsusini bloccano in due punti l'autostrada A32, arteria essenziale per l'accesso dei militari e dei mezzi di cantiere alla Clarea, e la statale 25 a Bussoleno. I violenti scontri con la polizia durano due giorni, fino al completo sgombero dei blocchi.<sup>44</sup> I manifestanti vengono inseguiti in paese, identificati e fermati,<sup>45</sup> e le recinzioni vengono allargate a comprendere un'area di sette ettari. Il pool di legali del movimento ritiene però illegittimo l'allargamento della recinzione e presenta ricorso al TAR contro l'ordinanza prefettizia che ha consentito di procedere. I terreni privati occupati da LTF e vigilati dai militari scelti del battaglione Susa infatti non sono ancora stati espropriati. Spedire le lettere di esproprio, come nel 2005, avrebbe voluto dire avvisare i NO-TAV della data dell'occupazione.<sup>46</sup> Il clima di tensione spinge il presidente Monti a convocare per il 2 marzo un vertice governativo di emergenza a Roma. I ministri dello Sviluppo economico Passera e dell'Ambiente Clini siedono attorno a un tavolo con il premier e il commissario per il TAV Mario Virano, insieme al ministro dell'Interno Cancellieri e della Giustizia Severino, per riesaminare il progetto della Torino-Lione. Numerosi esponenti della società civile e delle istituzioni indirizzano un nuovo appello al Governo:

I lavori per il tunnel preparatorio non sono ancora iniziati, come dice la stessa società costruttrice. E non è vero che a livello sovranazionale è già tutto deciso e che l'opera è ormai inevitabile. L'Unione europea ha riaperto la questione dei fondi, dei progetti e delle priorità rispetto alle Reti

---

<sup>42</sup> Il video girato dalla Polizia di Stato (privo però dell'audio e dei minuti immediatamente precedenti la caduta) è disponibile in rete: <http://www.youtube.com/watch?v=vWlkrWgbHeg&feature=related>.

<sup>43</sup> Marco Giavelli, "Luca Abbà. Il ritorno in valle, al lavoro, alla lotta...", *Luna Nuova*, 26 giugno 2012, p.3. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/interv-lu-abb-26-6-12.htm>.

<sup>44</sup> I video degli scontri sono disponibili in rete, per esempio all'indirizzo [http://www.youreporter.it/video/Violenti\\_scontri\\_a\\_Chianocco\\_la\\_polizia\\_carica\\_i\\_No\\_Tav](http://www.youreporter.it/video/Violenti_scontri_a_Chianocco_la_polizia_carica_i_No_Tav).

<sup>45</sup> Il video dell'inseguimento, in cui la polizia sfonda la vetrata di un bar, è disponibile in rete: [http://www.youreporter.it/video/Polizia\\_sfonda\\_vetrata\\_bar\\_a\\_caccia\\_dei\\_NoTav](http://www.youreporter.it/video/Polizia_sfonda_vetrata_bar_a_caccia_dei_NoTav).

<sup>46</sup> Massimiliano Borgia, "Terreni presi, ma non espropriati: via ai ricorsi", *Luna Nuova*, 28 febbraio 2012, p.2. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/terr-presi-non-esprop-28-2-12.htm>.

transeuropee ed è impegnata in un processo legislativo che finirà solo fra un anno e mezzo. Lo stesso Accordo intergovernativo fra la Francia e l'Italia sarà ratificato solo quando sarà conosciuto l'intervento finanziario della UE, quindi fra parecchi mesi. E anche i lavori sulla tratta francese non sono iniziati né prossimi. [...] Chiediamo di approfondire i problemi ascoltando i molti "tecnici" che da tempo stanno studiando il problema, di non deludere tanta parte del Paese, di dimostrare con i fatti che l'interesse pubblico viene prima di quello dei poteri forti. Lo chiediamo con forza e con urgenza, prima che la situazione precipiti ulteriormente.<sup>47</sup>

Ma la linea del Governo rimane invariata: bisogna costruire il TAV in Valsusa, secondo Monti, per «rimanere agganciati all'Europa, in senso anche fisico». Secondo il premier c'è stato sufficiente ascolto delle popolazioni e l'opera è sostenibile sia dal punto di vista economico che da quello ambientale.

Quella sera, dopo un'assemblea pubblica a Bussoleno, i NO-TAV così rispondono a Monti:

Un governo di non eletti dal Popolo, sostenuto da parlamentari non scelti dal Popolo ci ha messo tre ore per dichiarare ancora una volta che il TAV in Valsusa si deve fare perché strategico e basta, che il progetto è il migliore, porta benefici, e che pertanto i lavori devono andare avanti. Il Movimento NO-TAV con pacata fermezza dichiara a sua volta che il TAV in Valsusa non lo farà fare; dichiara una lotta permanente che durerà settimane, mesi, anni: tutto il tempo in cui proveranno a fare i lavori. [...] Concordiamo su un solo punto: lo stop alla violenza. Ma da entrambe le parti.<sup>48</sup>

A due giorni dalla presa di posizione del governo Monti un documento dell'Autorità nazionale per l'ambiente francese alimenta i dubbi sull'Alta Velocità. Vi si legge che il dossier sulla Lione-Torino «ha un carattere incompleto», che «il suo grado di coerenza e di precisione è spesso inferiore a quello che ci si potrebbe attendere da uno studio di impatto riferito a un'opera di questa portata» e che «non tiene adeguatamente conto delle specificità locali». L'Autorità ritiene che i calcoli dei traffici e della redditività possano essere stati compiuti su dati non più validi e forse troppo ottimistici, e raccomanda di «fornire dettagli sul trattamento del materiale proveniente dallo scavo dei tunnel, che richiederà lo smaltimento di dieci milioni di metri cubi», e sulla valutazione socio-economica del progetto.<sup>49</sup>

---

<sup>47</sup> *In Val di Susa un dialogo è possibile e necessario*, 2 marzo 2012. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/12-03-02-appello-ciotti-pepino-altri.html>.

<sup>48</sup> Assemblea al polivalente di Bussoleno, 2 marzo 2012. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/ass-buss-2-3-12.htm>.

<sup>49</sup> Ferruccio Sansa, "Ricavi e traffico: i dubbi di Parigi sulla Torino-Lione", *Il Fatto Quotidiano*, 5 marzo 2012. In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/03/05/ricavi-traffico-dubbi-parigi-sulla/195633/>.

Ma l'8 marzo sul sito istituzionale del Governo italiano esce il *dossier* di nove pagine «Tav Torino-Lione: domande e risposte».<sup>50</sup> Il TAV si farà, sostengono le pagine web volute dal presidente del Consiglio, perché è «un investimento strategico per il futuro del Paese in termini di maggiore competitività, di abbattimento delle distanze, di prospettive di sviluppo»; perché «la linea storica del Frejus è come una macchina da scrivere nell'era del computer: un servizio che nessuno richiede più. Serve una nuova infrastruttura che soddisfi la domanda di merci e persone».

La risposta dei NO-TAV non si fa attendere. Il presidente della Comunità montana Plano chiede all'esecutivo una moratoria dei lavori «per stemperare le fortissime tensioni dovute ai recenti scontri e alla militarizzazione del sito di Chiomonte», e l'avvio di un Tavolo istituzionale con il Governo per un confronto senza pregiudiziali sui dati tecnici a favore e contro l'opera. Domanda inoltre che sia consegnata ai Comuni della valutazione costi-benefici dell'opera e del cosiddetto progetto *low cost*.<sup>51</sup>

Intanto la Commissione tecnica della Comunità montana, assieme a un gruppo di docenti universitari, economisti e esperti del territorio, stila un documento di 25 pagine contenente le osservazioni puntuali a ciascuno dei 14 punti governativi riportando un'estesa bibliografia.<sup>52</sup> Dalle pagine di *Il Fatto Quotidiano* interviene poi Luca Mercalli, presidente della Società meteorologica italiana, sostenendo l'assenza di basi scientifiche serie per molte delle affermazioni del Governo.<sup>53</sup> Anche Massimo Zucchetti, professore ordinario del Dipartimento di Energia al Politecnico di Torino e consulente gratuito della Comunità montana, si esprime sul documento governativo:

Nel mondo scientifico e tecnico, questo documento ha causato imbarazzo. Fa davvero specie riscontare in un documento firmato dal Governo, e del quale il “tecnico” Monti si prende in qualche modo la responsabilità, l'affastellarsi di affermazioni approssimative, errate, e soprattutto – questa la cosa più grave – prive di fonti e studi verificabili a loro supporto. [...] Come è possibile che il governo ancora oggi non faccia uscire uno studio o un complesso di studi a supporto delle sue affermazioni che siano analizzabili e criticabili da esperti indipendenti? [...] Dice il documento: «Il progetto non genera danni ambientali diretti ed indiretti. L'impatto sociale

---

<sup>50</sup> Il documento del Governo *Tav Torino-Lione: domande e risposte* è disponibile all'indirizzo <http://www.sitiarcheologici.palazzochigi.it/www.governo.it/aprile%202013/www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/tav/index.html>.

<sup>51</sup> Il presidente della Comunità montana riassume la posizione dei sindaci valsusini e ribadisce le richieste fondamentali all'esecutivo in questo scritto: “Tav: sospensione dei lavori e un Tavolo col Governo”, *Arci Report*, anno X, n.11, 20 marzo 2012. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/rich-plano-a-istitut-20-3-12.htm>.

<sup>52</sup> Comunità montana Valle Susa e Val Sangone, *Osservazioni al documento del Governo Italiano “TAV Torino-Lione, domande e risposte”*, 28 marzo 2012. In rete: <http://www.cmvss.it/writable/ff229833-de94-102f-b510-9725f24eb290.pdf>.

<sup>53</sup> Luca Mercalli, “Tav, tutte le obiezioni ai 14 punti del governo. Luca Mercalli: «Opera dannosa e costosa»”, *Il Fatto Quotidiano*, 16 marzo 2012. In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/03/16/tutte-obiezioni-punti-governo-mercalli-opera-dannosa-costosa/197601/>.

sulle aree attraversate, sia per la prevista durata dei lavori sia per il rapporto della vita delle comunità locali e dei territori attraversati è assolutamente sostenibile». Una affermazione molto netta, e basata sulle nuvole. [...] I cantieri danneggiano gravemente la salute degli abitanti: lo stesso studio di VIA presentato da LTF calcola un incremento del 10% nell'incidenza di malattie respiratorie e cardiovascolari a causa dei livelli di polveri sottili prodotte dai cantieri. In base alle statistiche attuali questo aumento corrisponde a circa 200 morti in dieci anni. [...] Le misure di cautela per lo smarino amiantifero sono poi incredibili: dire che lo si chiuderà in sacchi per spedirlo all'estero significa non rendersi conto che anche solo 500 metri di tunnel di base corrispondono a 170.000 mc, pari al carico di 17.000 TIR.<sup>54</sup>

Il 21 aprile sul sito di Palazzo Chigi compare un nuovo testo, più articolato del precedente, che risponde alle critiche della Comunità montana,<sup>55</sup> e che secondo il Governo conferma «la piena correttezza e validità del documento governativo dell'8 marzo 2012».

I tecnici della Comunità montana rispondono con una nuova analisi,<sup>56</sup> in cui si sostiene che il documento del Governo non scioglie i nodi principali relativi alla fondatezza delle argomentazioni tecniche a sostegno della Nuova Linea Torino Lione, e che «ancora una volta le motivazioni addotte dai proponenti sono inconsistenti e in contraddizione con i dati osservati». Si rileva il fatto che il progetto *low cost* «non è mai stato depositato in alcun documento ufficiale del Governo o della Commissione europea» e che le procedure di valutazione di impatto ambientale sono tutt'altro che concluse. Infine si evidenzia che «i documenti governativi non indicano mai il nome di qualcuno che si assuma, sul piano tecnico, la responsabilità di calcoli e numeri infondati e inattendibili (al contrario delle analisi della Comunità montana)».

Il documento non riceve risposta.

Al Politecnico di Torino si tiene il convegno «TAV Torino-Lione: quali opportunità e criticità». Tra gli altri intervengono Angelo Tartaglia, Marco Ponti, Claudio Cancelli, Sergio Ulgiati, Luca Mercalli, Massimo Zucchetti, Luca Giunti, Giuseppe Tipaldo e Ugo Mattei.<sup>57</sup>

---

<sup>54</sup> Massimo Zucchetti, "Alta Velocità: a quando un documento serio?", blog su *Il Fatto Quotidiano*, 11 marzo 2012. In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/03/11/alta-velocita-quando-documento-serio/196633/>.

<sup>55</sup> *Risposte alle osservazioni della Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone sul documento del Governo italiano "Tav Torino-Lione: domande e risposte"*, 21 aprile 2012. In rete: [http://www.sitiarcheologici.palazzochigi.it/www.governo.it/aprile%202013/www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/TAV\\_risposte\\_osservazioni\\_comunita\\_montana.pdf](http://www.sitiarcheologici.palazzochigi.it/www.governo.it/aprile%202013/www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/TAV_risposte_osservazioni_comunita_montana.pdf).

<sup>56</sup> Comunità montana Valle Susa e Val Sangone, *TAV Valsusa: una soluzione in cerca di problema. Ancora risposte insoddisfacenti da parte del Governo*, 18 luglio 2012. In rete: <http://www.cmavs.it/writable/f20d968a-2392-1030-8c5a-ee5af6c5f786.pdf>.

<sup>57</sup> Le presentazioni e i video degli interventi sono in rete all'indirizzo: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/poli-26-04-2012/index.html>.

Inizia intanto il processo contro i NO-TAV per l'abuso edilizio commesso con il presidio della baita Clarea. Tra i numerosi imputati ci sono coloro che hanno materialmente lavorato alla costruzione e coloro che poi sono entrati nella baita violando i sigilli della magistratura (tra cui Beppe Grillo).

In valle si continuano a registrare periodici scontri fra i NO-TAV e le forze dell'ordine.<sup>58</sup> Nel frattempo il Portogallo dichiara l'abbandono definitivo del progetto di alta velocità Lisbona-Madrid, già sospeso nel giugno 2011, in seguito al parere negativo della Corte dei Conti portoghese.<sup>59</sup> Anche la Corte dei Conti francese analizza gli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie ad alta velocità. Nel suo rapporto la Corte sostiene che «tali linee non sono sostenibili né dal punto di vista del bilancio, della redditività finanziaria e socio-economica, né dal punto di vista ambientale» e che «sarebbe stato necessario dare la precedenza alla modernizzazione e alla manutenzione della rete ferroviaria esistente». <sup>60</sup> Il ministro del Bilancio francese dichiara: «Lo Stato ha previsto una serie di progetti senza averne fissato i finanziamenti. Il governo non avrà altra scelta che rinunciare ad alcune opzioni». <sup>61</sup>

Scelta avveduta, secondo la ricerca del professor Prud'homme dell'Università di Lione che esce pochi mesi dopo. La ricerca considera gli investimenti in grandi infrastrutture di otto paesi europei tra il 2000 ed il 2004. Quelli che hanno investito di più sono stati, nell'ordine, il Portogallo, la Grecia, la Spagna e l'Italia. Al quinto posto viene la Francia, mentre Germania, Regno Unito e Svezia sono i fanalini di coda:

La limitatezza dei dati e del campione non consente ovviamente altro che di avanzare dei dubbi, cioè di rendere assai meno solido il luogo comune che recita "più grandi investimenti in trasporti = più crescita economica". [...] Non occorre ricordare come sono andate le economie di questi Paesi, in particolare Spagna e Grecia, sia in termini di crescita economica che di debito pubblico. Ma c'è stato anche un celebre precedente in Giappone: negli anni Novanta quel paese spese un'enorme quantità di denari pubblici in infrastrutture per rilanciare la crescita economica, con risultati

---

<sup>58</sup> "Sassi, idranti e lacrimogeni alla Maddalena, un anno dopo lo sgombero", *Luna Nuova*, 29 giugno 2012. In rete: <http://www.lunanuova.it/news/428607/Sassi-idranti-e-lacrimogeni-alla-Maddalena-un-anno-dopo-lo-sgombero-della-Libera-Repubblica.html>; "Assedio No Tav al cantiere: ferito dirigente Digos, tagliati alcuni metri di recinzioni. Sassaiole, lacrimogeni e bombe carta nella notte tra i boschi della Val Clarea", *Luna Nuova*, 22 luglio 2012. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/scontri-clarea-21-7-12.htm>.

<sup>59</sup> Nota ANSAmed, "Trasporti: Portogallo cancella Alta velocità Lisbona-Madrid", 22 marzo. In rete: [http://ansamed.ansa.it/ansamed/it/notizie/rubriche/economia/2012/03/22/visualizza\\_new.html\\_155049162.html](http://ansamed.ansa.it/ansamed/it/notizie/rubriche/economia/2012/03/22/visualizza_new.html_155049162.html).

<sup>60</sup> Cour des comptes, *Situation et perspectives des finances publiques 2012*, 2 luglio 2012. In rete: <http://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Situation-et-perspectives-des-finances-publiques-2012>.

<sup>61</sup> "L'État va renoncer à des projets de lignes TGV", *Le Figaro*, 12 luglio 2012. In rete: <http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2012/07/11/20002-20120711ARTFIG00570-l-etat-va-renoncer-a-des-projets-de-ligne-tgv.php>.



trascurabili, se non quello di una spettacolare crescita del debito (e, sembra, di livelli di corruzione altrettanto spettacolari).<sup>62</sup>

Alla fine di settembre il ministro dell'Ambiente Clini firma un decreto<sup>63</sup> secondo cui lo smarino non è più considerato un «rifiuto speciale». Lo scopo dichiarato è quello di avere procedure più semplici e snelle per lo smaltimento; ma secondo gli ambientalisti e i NO-TAV l'obiettivo è ridurre i vincoli per liberarsi più facilmente ed economicamente di scarti pericolosi e inquinanti.<sup>64</sup> Sonia Alfano presenta un'interrogazione alla Commissione europea con «richiesta immediata di valutazione del regolamento ministeriale italiano».<sup>65</sup>

Mentre si svolge la quarta edizione di «Compra un posto in prima fila», la campagna per comprare una quota indivisa di terreno in opposizione alla costruzione della Torino-Lione, il gruppo regionale del Movimento Cinque Stelle, Pro Natura e la lista Buongiorno Condove presentano un esposto alla Procura di Torino, accusando LTF di violazione delle norme sui contratti pubblici. I lavori della galleria della Maddalena risultano infatti avviati senza che sia stato approvato il progetto esecutivo, ancora all'esame della Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente per la verifica delle ottemperanze alle 128 prescrizioni imposte dal CIPE.<sup>66</sup>

Un nuovo parere negativo della Corte dei Conti francese sul TAV viene formulato all'inizio di novembre. I magistrati rilevano il raddoppio dei costi della linea ferroviaria Torino-Lione e il calo progressivo del traffico. Nel documento si legge che «secondo gli studi economici voluti nel febbraio 2011 da LTF sul progetto preliminare modificato, il valore attuale netto è negativo in tutti gli scenari», che siano di crisi o di ripresa.<sup>67</sup>

Ma in Italia i lavori propedeutici continuano. A metà novembre quattro colonne di blindati di polizia, carabinieri e guardia di finanza, assieme a 12 Tir e 37 camion delle

---

<sup>62</sup> Marco Ponti, «La retorica delle grandi opere», blog di *Il Fatto Quotidiano*, 3 settembre 2012. In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/09/03/retorica-delle-grandi-opere/340832/>.

<sup>63</sup> «Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo», Gazzetta Ufficiale 221 del 21 settembre 2012.

<sup>64</sup> Sara Frangini, «E lo scarto pericoloso diventò materiale utile», *Il Fatto quotidiano*, 25 settembre 2012, p.12. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/smarin-nonrifiut-25-9-12.htm>.

<sup>65</sup> Interrogazione orale di Sonia Alfano al Parlamento europeo, *Grandi opere e procedure di smaltimento delle "terre e rocce da scavo": richiesta immediata valutazione regolamento ministeriale italiano*, 22 settembre 2012. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/interr-comm-ue-smarin-22-9-12.pdf>.

<sup>66</sup> Massimiliano Borgia, «Maddalena, la battaglia No Tav si sposta sul progetto. Esposto in Procura per presunta violazione di Ltf delle norme sui contratti pubblici», *Luna Nuova*, 9 ottobre 2012, p.3. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-02/espos-procu-noprogesec-9-10-12.htm>.

<sup>67</sup> Andrea Giambartolomei, «Tav, in Francia la Corte dei conti boccia il progetto: «Costi alti e ricavi a rischio», *Il Fatto Quotidiano*, 6 novembre 2012. In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/11/06/tav-in-francia-corte-dei-conti-boccia-progetto-costi-alti-e-ricavi-a-rischio/404642/>. Il documento originale della Cour des Comptes, *Référé sur le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin*, è disponibile in rete all'indirizzo: [http://www.notavtorino.org/documenti/francese/RF\\_64174\\_Projet\\_liaison\\_ferroviaire\\_Lyon-Turin.pdf](http://www.notavtorino.org/documenti/francese/RF_64174_Projet_liaison_ferroviaire_Lyon-Turin.pdf)

imprese di trivellazione partono nel cuore della notte per realizzare i tre sondaggi geognostici necessari per il progetto definitivo della Torino-Lione e della nuova stazione internazionale a Susa.<sup>68</sup> I NO-TAV rispondono bloccando l'autostrada; nascono nuovi scontri con lancio di lacrimogeni anche tra le case di Susa.

Il movimento viene colpito da nuove perquisizioni e arresti. Il presidio di via dell'Avanà viene demolito su ordine della Procura di Torino; il presidio di Gravela a Chiomonte viene sgomberato e sequestrato. Nel giro di poche ore un corteo di alcune centinaia di persone rimuove i sigilli e ne riprende possesso. Tre famiglie valsusine vengono convocate dal tribunale dei minori di Torino presso i servizi sociali. Ai genitori si contesta di aver permesso ai figli minorenni di partecipare a manifestazioni contro l'Alta Velocità.<sup>69</sup> La deputata radicale Elisabetta Zamparutti reagisce presentando un'interrogazione ai ministri della Giustizia e degli Interni: «Emerge uno stato di polizia» afferma «di cui il governo rischia di divenire complice se non interviene».<sup>70</sup>

Al vertice intergovernativo del 3 dicembre il ministro per lo Sviluppo economico Corrado Passera e quello francese dei Trasporti firmano una dichiarazione congiunta in cui si conferma la realizzazione del TAV Torino-Lione «nelle tempistiche previste».<sup>71</sup>

### **2013: i NO-TAV vengono accusati di terrorismo e eversione**

Nei locali del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti viene organizzata la presentazione del progetto definitivo della tratta internazionale. Le obiezioni di Pro Natura, Legambiente e WWF non si fanno attendere: il progetto dovrebbe essere basato su conoscenze scientifiche e tecniche certe del massiccio all'interno del quale si vuole scavare, cioè sulle risultanze geotecniche e geomorfologiche del cunicolo di Chiomonte, ancora nella sua fase iniziale e privo di progetto esecutivo. Inoltre, sostengono le associazioni, dal momento che il progetto definitivo è difforme rispetto a quello

---

<sup>68</sup> Mariachiara Giacosa, "TAV: nella notte trivelle in azione; avviati tre nuovi cantieri. Mossa a sorpresa di Ltf che per la prima volta svolge sondaggi al di fuori dell'area del cantiere di Chiomonte", *La Repubblica*, 13 novembre 2012. In rete: [http://torino.repubblica.it/cronaca/2012/11/13/news/tav\\_iniziate\\_trivellazioni-46515673/?ref=HREC1-3](http://torino.repubblica.it/cronaca/2012/11/13/news/tav_iniziate_trivellazioni-46515673/?ref=HREC1-3).

<sup>69</sup> Meo Ponte, "Val di Susa, Procura contro baby No-Tav ai genitori: «Non portateli più ai cortei». I servizi sociali: «Evitare la trasmissione di illegalità ai minorenni», *La Repubblica*, 25 novembre 2012. In rete: [http://torino.repubblica.it/cronaca/2012/11/25/news/val\\_di\\_susa\\_procura\\_contro\\_baby\\_no\\_tav\\_ai\\_genitori\\_non\\_portateli\\_pi\\_ai\\_cortei-47366636/](http://torino.repubblica.it/cronaca/2012/11/25/news/val_di_susa_procura_contro_baby_no_tav_ai_genitori_non_portateli_pi_ai_cortei-47366636/).

<sup>70</sup> Nota ANSA: "Baby No-Tav, genitori da servizi sociali. Zamparutti (Radicali) presenta interrogazione parlamentare", 25 novembre 2012. In rete: [http://www.ansa.it/web/notizie/rubriche/cronaca/2012/11/25/Baby-Tav-genitori-servizi-sociali\\_7855054.html](http://www.ansa.it/web/notizie/rubriche/cronaca/2012/11/25/Baby-Tav-genitori-servizi-sociali_7855054.html).

<sup>71</sup> "Tav, c'è accordo Italia-Francia. Hollande: «Grande infrastruttura europea», *Il Fatto Quotidiano*, 3 dicembre 2012. In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/12/03/tav-italia-e-francia-firmano-laccordo-torino-lione-si-fara-nei-tempi-previsti/434070/>.



preliminare già approvato dovrà essere sottoposto almeno per le parti modificate a una nuova procedura di VIA, oltre che alla fase di consultazione delle amministrazioni, delle associazioni e dei cittadini. Viene poi sottolineato il fatto che le varie fasi progettuali della linea sono state nel tempo sottoposte a numerose critiche e opposizioni, anche legali, con procedimenti di fronte al TAR del Lazio ancora pendenti.<sup>72</sup>

Mentre il Comune di Chiomonte chiede a LTF con un'ingiunzione di rimuovere le recinzioni e i cancelli esterni all'area di cantiere prevista dal progetto definitivo,<sup>73</sup> nell'aula-bunker del carcere delle Vallette a Torino si tiene la prima udienza del processo per i fatti del 27 giugno e 3 luglio 2011. Vengono fissate le date delle udienze per i blocchi del sondaggio a Venaria, la resistenza ai carotaggi a Susa e il presidio abusivo a Susa (gennaio 2010) e per il presidio abusivo in Clarea (dicembre 2010).

Con le elezioni politiche di febbraio il Movimento Cinque Stelle diventa il primo partito in 40 dei 44 Comuni della Comunità montana.<sup>74</sup>

«È stato un risultato eccezionale» irrompe Alberto Perino, uno dei leader del movimento NO-TAV, che non si è risparmiato nell'appoggio all'altro movimento, quello delle 5 Stelle. [...] «C'è una forza di 160 parlamentari, un centinaio di deputati e 58 senatori, che marcherà stretto gli esponenti della Casta, non dormiranno più di notte. Non si potrà continuare a rubare con i fari dei grillini puntati addosso». Ma per quanto riguarda gli aspetti più legati al Tav? «Chiederemo di vedere tutte le carte che ora tengono nascoste e le faremo conoscere a tutto il mondo. E poi ci saranno le proposte di legge, ad esempio quella di abolizione del trattato italo-francese sulla Torino-Lione: dovranno votare contro e spiegare ai cittadini lo spreco di risorse a favore dei soliti amici. Stavolta i NO-TAV sono in parlamento e faranno sentire la loro voce». [...] Le nostre liste saranno anti-ruberie, anti-spartizioni, la gente uscirà di casa e si riapproprierà del futuro. E troveremo molte persone disposte a sostenerci, come d'altronde ha sempre fatto il movimento NO-TAV fin dalla sua nascita in valle. Perché se non hai la gente dietro, non è possibile fare nessuna rivoluzione».<sup>75</sup>

Meno di un mese dopo, per iniziativa dei parlamentari Cinque Stelle Marco Scibona e Laura Castelli, viene organizzata una visita al cantiere, a cui partecipano 61 deputati dei Cinque Stelle e di SEL e 38 accompagnatori (tra cui gli avvocati del *legal team* NO-TAV e i tecnici del movimento, ma anche Alberto Perino e Luca Abbà). Nel pomeriggio

---

<sup>72</sup> Comunicato stampa di Pro Natura, Legambiente e WWF, *Torino-Lione: siamo al teatrino sul progetto definitivo, impossibile senza le risultanze del cunicolo di Chiomonte e in attesa della verifica di impatto ambientale*, 1 febbraio 2013. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-03/comun-assamb-su-prog-def-internaz-01-02-13.pdf>.

<sup>73</sup> Comune di Chiomonte, *Ingiunzione di rimozione/demolizione di strutture in località La Maddalena*, 31 gennaio 2013. In rete: <http://www.notavtorino.org/images-03/ingiunz-com-chiom-31-1-13.jpg>.

<sup>74</sup> Marco Giavelli, "Le valli nelle mani di Grillo: è il primo partito in 40 Comuni su 44", *Luna Nuova*, 27 febbraio 2013. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-03/sint-risul-vot-27-2-13.htm>.

<sup>75</sup> Tiziano Picco, "Voto No Tav: dal 2004, una lunga storia", *Luna Nuova*, 27 febbraio 2013, p.2. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-03/voto-valsus-polit-24-2-13.htm>.

decine di migliaia di persone, assieme agli amministratori, partecipano a una marcia da Susa a Bussoleno.<sup>76</sup> Pochi giorni dopo il M5S chiede l'istituzione in Parlamento di una commissione di inchiesta sul TAV.<sup>77</sup>

Il 29 luglio 2013 i pm della Procura di Torino Andrea Padalino e Antonio Rinaudo, coordinati dal procuratore capo di Torino Caselli, iscrivono 12 attivisti nel registro degli indagati con l'accusa di "attentato per finalità terroristiche o di eversione dell'ordine democratico", che prevede da sei a vent'anni di reclusione.<sup>78</sup>

La democrazia ha un limite. Finisce dove cominciano le grandi opere. Sentite Violante: «Ci sono molti modi legali di contestazione. Dopodiché se si deve fare o no una Grande Opera non lo possono decidere i cittadini, perché riguarda molti altri che gli abitanti, mettiamo, di Bussoleno». [...] Seguite la storia della cosiddetta mediazione fra gli stessi cittadini della stessa valle sotto diversi governi (Prodi, D'Alema, Berlusconi, Prodi, Berlusconi, Monti), condotta da un Architetto Virano di Torino, e vi rendete conto che ci si riunisce intorno alla decisione già presa, non intorno a un dibattito fra il sì e il no. Il no è cancellato all'origine. [...] Si tratta di persuadere, non di mediare. Non si media con una grande opera (usare le maiuscole) indispensabile all'Italia e al mondo. Ecco il problema della democrazia di fronte alle grandi opere. Dove ci si presenta per dire no? [...] Possono dei cittadini, sia pure organizzati e coalizzati, fermare il dilagare di simili somme di danaro, con tutte le conseguenze imprenditoriali e politiche che fatalmente avranno, mentre quel danaro praticamente illimitato impianta cantieri e fa nascere foreste di gru e di ruspe? [...] Lo so che c'è un che di folle, da film dell'assurdo, in questa storia. Ma c'è anche "una forte volontà politica" saldamente trasversale. E un costo immenso. Vi basta per scrivere "grandi opere" con la maiuscola e usare il "codice Violante" per mettere al loro posto (piccolo, irrilevante) i cittadini riottosi?<sup>79</sup>

---

<sup>76</sup> "Oltre 40mila persone in marcia contro la Torino-Lione", *Luna Nuova*, 26 marzo 2013. In rete: <http://www.lunanuova.it/news/429935/Oltre-40mila-persone-in-marcia-contro-la-Torino-Lione.html>.

<sup>77</sup> "Val Susa, in migliaia al corteo No Tav. Cinque Stelle: «Commissione d'inchiesta»", *Il Fatto Quotidiano*, 23 marzo 2013. In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2013/03/23/val-susa-parlamentari-5-stelle-ai-cantieri-tav-militarizzazione-assurda/539765/>.

<sup>78</sup> "Accuse di terrorismo per i No Tav. La reazione: tutto questo è folle", *La Repubblica di Torino*, versione on-line. In rete: [http://torino.repubblica.it/cronaca/2013/07/29/news/no\\_tav\\_notte\\_di\\_perquisizioni\\_a\\_torino\\_e\\_in\\_val\\_di\\_susa-63905194/](http://torino.repubblica.it/cronaca/2013/07/29/news/no_tav_notte_di_perquisizioni_a_torino_e_in_val_di_susa-63905194/).

<sup>79</sup> Furio Colombo, "Democrazia e Grandi Opere", *Il Fatto Quotidiano*, 11 marzo 2012. In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/03/11/democrazia-grandi-opere/196581/>.

# **Il governo tecnico e le giustificazioni del sì al TAV**

## **La strategia comunicativa di Monti e il confronto sui dati**

Il 2 marzo 2012 il governo di Mario Monti prende ufficialmente posizione sul TAV: decide di «confermare con piena convinzione il proprio impegno per la realizzazione tempestiva dell'opera»,<sup>1</sup> seguendo così la linea di condotta già tracciata da tutti i governi precedenti.

Come viene giustificata questa presa di posizione? Qual è la strategia comunicativa adottata dal governo tecnico?

### **Perché il governo Monti**

Dal 1989 a oggi in Italia si sono succeduti numerosi governi.<sup>2</sup> Per la nostra analisi però il governo Monti risulta particolarmente interessante. Innanzitutto è stato in carica in tempi recenti, e questo conferisce ai risultati un carattere di attualità. In secondo luogo si tratta di un governo “tecnico”, che dovrebbe essere più incline a considerare appunto gli aspetti tecnici delle questioni sulle quali delibera; e pur avendo messo in discussione alcune scelte fatte in passato da altri, riguardo al TAV si è allineato ai suoi predecessori.<sup>3</sup>

La scelta di concentrare l'attenzione su questo periodo di governo è adatta allo scopo anche per un altro motivo. Tra il 2011 e il 2012 la Valsusa è stata teatro di scontri

---

<sup>1</sup> Dichiarazioni di Monti alla stampa al termine della riunione sui lavori di realizzazione del TAV Torino-Lione, 2 marzo 2012.

<sup>2</sup> Vale a dire: De Mita (dal 13 aprile 1988 al 22 luglio 1989); Andreotti (fino al 28 giugno 1992); Amato (fino al 28 aprile 1993); Ciampi (fino al 10 maggio 1994); Berlusconi (fino al 17 gennaio 1995); Dini (fino al 17 maggio 1996); Prodi (fino al 21 ottobre 1998); D'Alema (fino al 26 aprile 2000); Amato (fino all'11 giugno 2001); Berlusconi (fino al 17 maggio 2006); Prodi (fino all'8 maggio 2008); Berlusconi (fino al 16 novembre 2011); Monti (fino al 28 aprile 2013); Letta (ancora in carica nel momento della stesura di questo capitolo).

<sup>3</sup> Con l'espressione “governo tecnico” infatti si indica «un governo dalla non dichiarata identità politica, spesso appoggiato dalle forze politiche in situazioni di emergenza, quando il sistema dei partiti non riesce ad esprimere un governo pienamente funzionante. In questi casi il compito di formare un governo viene affidato a personalità dotate di competenze tecniche ed estranee alle forze politiche, al fine di affrontare l'emergenza senza incontrare i veti incrociati dei partiti politici in Parlamento. Il “governo dei tecnici” viene a volte associato al tentativo di risolvere i problemi di un Paese in modo più scientifico, razionale e rigoroso, che vada al di là delle contrapposizioni politico-ideologiche» (da Wikipedia; in rete: [it.wikipedia.org/wiki/Governo\\_tecnico](http://it.wikipedia.org/wiki/Governo_tecnico)). Alla voce “governo tecnico” la Treccani cita Fabrizio Politi (da *Il libro dell'anno del Diritto* 2013): «La formazione dell'esecutivo guidato da Mario Monti ha riproposto all'attenzione il fenomeno del “governo tecnico”, quale governo “non politico”, distaccato dai partiti politici e chiamato ad adottare decisioni “tecniche” per far fronte a situazioni di emergenza». In rete: [www.treccani.it/enciclopedia/governo-tecnico\\_\(Il-libro-dell'anno-del-Diritto\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/governo-tecnico_(Il-libro-dell'anno-del-Diritto)/).

violenti; la situazione ha spinto l'allora presidente del Consiglio a enunciare compiutamente, "una volta per tutte", la posizione ufficiale del Governo sul TAV. L'analisi può così essere condotta su un materiale più completo e meno frammentario rispetto a quello relativo a un periodo differente.

## Il contesto

Per maggiore chiarezza ricapitoliamo ora gli eventi salienti che hanno portato il governo Monti a prendere posizione sul treno veloce in Valsusa.<sup>4</sup> Nell'estate 2011 (il 27 giugno e il 3 luglio) hanno luogo in valle duri scontri fra le forze dell'ordine e i NO-TAV, in seguito all'apertura del cantiere e alla costruzione della base militare che lo presidia. A novembre, pochi giorni prima dell'insediamento di Monti, la militarizzazione dell'area viene formalizzata attraverso la dichiarazione di "sito di interesse strategico nazionale". In pochi mesi il neo-presidente del Consiglio riceve quattro appelli da parte dei NO-TAV: il 23 novembre e il 27 dicembre 2011 la Comunità montana e l'associazione Idra chiedono la sospensione del progetto; il 26 gennaio 2012 l'Assemblea dei sindaci scrive perché la militarizzazione finisca e riprenda il dialogo; il 9 febbraio 360 docenti e professionisti invocano un ripensamento sul progetto. Nonostante questo la situazione in Valsusa non migliora. Anzi, nuovi scontri la scuotono il 27 febbraio 2012: è il giorno in cui Luca Abbà, inseguito da un agente su un traliccio dell'alta tensione, cade fulminato.

Il clima incandescente spinge Monti a convocare per il 2 marzo un vertice governativo di emergenza a Roma. I ministri dello Sviluppo economico e dell'Ambiente siedono attorno a un tavolo con il premier e il commissario per il TAV Virano, insieme al ministro dell'Interno e della Giustizia, per riesaminare il progetto della Torino-Lione. Quel giorno un nuovo appello per il dialogo in Valsusa, firmato da esponenti della società civile e delle istituzioni, arriva sul tavolo del presidente del Consiglio.

Al termine dell'incontro il sì governativo all'Alta Velocità è unanime, come annuncia lo stesso Monti in conferenza stampa. Una settimana dopo sul sito web del Governo appaiono alcune pagine dedicate al TAV in Valsusa, e un breve documento (*TAV Torino-Lione: domande e risposte*) che spiega le motivazioni della scelta.

## Il materiale analizzato

Sono stati considerati le dichiarazioni, i documenti e i comunicati rilasciati dal governo Monti. In particolare:

- le dichiarazioni di Monti alla stampa al termine della riunione sui lavori di realizzazione del TAV Torino-Lione, 2 marzo 2012;<sup>5</sup>
- il comunicato stampa rilasciato dal Governo al termine della riunione, 2 marzo 2012;<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Per maggiori dettagli si veda il capitolo 3 (*Il TAV, una storia in tre atti. Dopo l'uscita dall'Osservatorio dei Comuni contrari: 2011-oggi*).

<sup>5</sup> In rete: <http://www.governo.it/Presidente/AudioVisivi/dettaglio.asp?d=66971>.

- le pagine web dedicate all'argomento sul sito del Governo, 8 marzo 2012;<sup>7</sup>
- il documento del Governo *TAV Torino-Lione: domande e risposte*, 8 marzo 2012.<sup>8</sup>

Abbiamo poi analizzato tre *dossier* riguardanti il confronto sugli aspetti tecnico-scientifici dell'opera tra il Governo e la Comunità montana:

- Comunità montana Valle Susa e Val Sangone, *Osservazioni al documento del Governo Italiano "TAV Torino-Lione, domande e risposte"*, 28 marzo 2012.<sup>9</sup>
- Governo italiano, *Risposte alle osservazioni della Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone sul documento del Governo italiano "Tav Torino-Lione: domande e risposte"*, 21 aprile 2012.<sup>10</sup>
- Comunità montana Valle Susa e Val Sangone, *TAV Valsusa: una soluzione in cerca di problema. Ancora risposte insoddisfacenti da parte del Governo*, 18 luglio 2012.<sup>11</sup>

L'analisi è stata estesa anche alle dichiarazioni di Mario Monti sul TAV riportate dal *Corriere della Sera* durante tutto il periodo di governo, dal 1 novembre 2011 al 28 aprile 2013. La ricerca è stata condotta sull'archivio *on-line* del quotidiano, adoperando le parole chiave "Mario Monti, TAV Torino-Lione"; "Mario Monti, Val di Susa" (o Valsusa o Valle di Susa); "Mario Monti, alta velocità". Tra gli articoli restituiti dalla ricerca sono stati presi in considerazione solo quelli contenenti dichiarazioni di Mario Monti relative al TAV:

- Virginia Piccolillo, "Misure come per gli ultrà per fermare gli assalti", 2 marzo 2012, p.3;<sup>12</sup>
- Alessandra Arachi, "Monti avanti sulla TAV: «Cortei legittimi ma basta violenze»", 3 marzo 2012, p.2;<sup>13</sup>
- Michele Focarete, "I NO-TAV occupano il liceo «Brera». Per liberare le aule arriva la Digos", 3 marzo 2012, p.7;<sup>14</sup>

---

<sup>6</sup> In rete: [http://www.governo.it/Presidente/Comunicati/testo\\_int.asp?d=66964](http://www.governo.it/Presidente/Comunicati/testo_int.asp?d=66964).

<sup>7</sup> In rete :  
<http://www.sitiarcheologici.palazzochigi.it/www.governo.it/aprile%202013/www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/tav/index.html>.

<sup>8</sup> In rete:  
[http://www.sitiarcheologici.palazzochigi.it/www.governo.it/aprile%202013/www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/tav/domande\\_risposte.pdf](http://www.sitiarcheologici.palazzochigi.it/www.governo.it/aprile%202013/www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/tav/domande_risposte.pdf).

<sup>9</sup> In rete: <http://www.cmvss.it/writable/ff229833-de94-102f-b510-9725f24eb290.pdf>.

<sup>10</sup> In rete:  
[http://www.sitiarcheologici.palazzochigi.it/www.governo.it/aprile%202013/www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/TAV\\_risposte\\_osservazioni\\_comunita\\_montana.pdf](http://www.sitiarcheologici.palazzochigi.it/www.governo.it/aprile%202013/www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/TAV_risposte_osservazioni_comunita_montana.pdf).

<sup>11</sup> In rete: <http://www.cmavs.it/writable/f20d968a-2392-1030-8c5a-ee5af6c5f786.pdf>.

<sup>12</sup> In rete:  
[http://archiviostorico.corriere.it/2012/marzo/02/Misure\\_come\\_per\\_gli\\_ultra\\_co\\_8\\_120302016.shtml](http://archiviostorico.corriere.it/2012/marzo/02/Misure_come_per_gli_ultra_co_8_120302016.shtml).

<sup>13</sup> In rete:  
[http://archiviostorico.corriere.it/2012/marzo/03/Monti\\_avanti\\_sulla\\_Tav\\_Cortei\\_co\\_8\\_120303001.shtml](http://archiviostorico.corriere.it/2012/marzo/03/Monti_avanti_sulla_Tav_Cortei_co_8_120303001.shtml).

- Giusi Fasano, “«Per la Valle 135 milioni». Le 14 ragioni pro-TAV”, 9 marzo 2012, p.27;<sup>15</sup>
- Cesare Giuzzi, “Il premier e i 150 anni: ora fare gli italiani globali”, 19 marzo 2012, p.25;<sup>16</sup>
- Stefano Montefiori, “Milano-Parigi in 4 ore nel 2028. Monti e Hollande varano la TAV”, 4 dicembre 2012, p.5.<sup>17</sup>

Come si può notare i documenti rilevanti ai fini dell’analisi sono per lo più concentrati nel periodo in cui il governo Monti ha preso ufficialmente posizione.

### **La strategia comunicativa di Monti**

Dall’analisi del materiale emerge una strategia comunicativa articolata su tre piani principali, tre direttrici che ne costituiscono lo scheletro essenziale.

In primo luogo la posizione del Governo viene sancita con decisione, e vi è il tentativo di legittimarla dal punto di vista tecnico-scientifico (attraverso la «presentazione di documenti e studi»)<sup>18</sup> e dal punto di vista politico (confermando la linea dei governi precedenti).

Il secondo filone comunicativo riguarda la giustificazione del comportamento governativo nei confronti delle proteste in Valsusa.

La terza direttrice invece esplicita le motivazioni che spingono a realizzare il TAV, e si concentra sulle future ricadute positive generate dalla “grande opera”.

Questi tre piani comunicativi sono ovviamente connessi tra loro; possono quindi, nella pratica, presentarsi in maniera non nettamente separata. Sono tuttavia chiaramente individuabili, e per maggiore chiarezza espositiva li tratteremo separatamente.

### **1. Sancire e legittimare: sì TAV, e subito**

Venerdì 2 marzo 2012. La settimana lavorativa del presidente del Consiglio si chiude in maniera impegnativa. Al termine di un vertice di emergenza con i ministri Clini, Passera, Cancellieri e Severino e con l’architetto Virano, Monti dovrà apparire in

---

<sup>14</sup> In rete:  
[http://archiviostorico.corriere.it/2012/marzo/03/Tav\\_occupano\\_liceo\\_Brera\\_Per\\_co\\_7\\_120303024.shtml](http://archiviostorico.corriere.it/2012/marzo/03/Tav_occupano_liceo_Brera_Per_co_7_120303024.shtml).

<sup>15</sup> In rete:  
[http://archiviostorico.corriere.it/2012/marzo/09/Per\\_Valle\\_135\\_milioni\\_ragioni\\_co\\_9\\_120309036.shtml](http://archiviostorico.corriere.it/2012/marzo/09/Per_Valle_135_milioni_ragioni_co_9_120309036.shtml).

<sup>16</sup> In rete:  
[http://archiviostorico.corriere.it/2012/marzo/19/premier\\_150\\_anni\\_ora\\_fare\\_co\\_8\\_120319024.shtml](http://archiviostorico.corriere.it/2012/marzo/19/premier_150_anni_ora_fare_co_8_120319024.shtml).

<sup>17</sup> In rete:  
[http://archiviostorico.corriere.it/2012/dicembre/04/Milano\\_Parigi\\_ore\\_nel\\_2028\\_co\\_0\\_20121204\\_5fe5e6fa-3dda-11e2-9ca4-d17a447ea2f6.shtml](http://archiviostorico.corriere.it/2012/dicembre/04/Milano_Parigi_ore_nel_2028_co_0_20121204_5fe5e6fa-3dda-11e2-9ca4-d17a447ea2f6.shtml).

<sup>18</sup> Dichiarazioni di Monti alla stampa al termine della riunione sui lavori di realizzazione del TAV Torino-Lione, 2 marzo 2012.

conferenza stampa per annunciare la linea ufficiale del Governo rispetto alla realizzazione del TAV in Valsusa.

È quasi sera quando si presenta davanti ai giornalisti, come sempre misurato e controllato nelle espressioni e nei gesti. Le telecamere stanno già riprendendo la scena: il suo vestito scuro risalta sullo sfondo bianco e azzurro; alla sua sinistra una bandiera italiana pende floscia dal pennone.

Il presidente cerca con la mano il microfono; lo aggiusta, preparandosi a parlare per sei lunghissimi minuti. Il suo sguardo corre sui giornalisti in attesa, poi torna ai fogli che stringe fra le dita: un prezioso appiglio in una situazione così delicata. Comincia a parlare, leggendo ogni frase con tono distaccato, formale: «Nei mesi scorsi il Governo ha esaminato a fondo il progetto TAV di collegamento ferroviario ad alta velocità Torino-Lione».

Una pausa. La mano corre a chiudere il bottone anteriore della giacca. L'inquadratura si stringe, e Monti prosegue, dedicando più attenzione ai fogli che alla telecamera:

Abbiamo voluto condurre questo riesame con spirito aperto, senza sentirci legati da impegni già presi dai governi precedenti. [...] Presenteremo presto tutti gli elementi e gli studi che ci hanno condotto a decidere oggi la posizione del Governo, che è la seguente. [...] Il Governo ha deciso di confermare con piena convinzione il proprio impegno per la realizzazione tempestiva dell'opera.<sup>19</sup>

Con queste parole Monti sancisce il sì governativo al TAV in maniera molto decisa. È una posizione polarizzata sulla quale non si transige: va fatto, e subito. La possibilità di fermare o sospendere i lavori non è data, come dichiarerà lo stesso giorno il ministro Cancellieri: «L'opera va avanti, non ci sono dubbi su questo».<sup>20</sup>

La legittimazione politica per questa linea di condotta viene cercata nella continuità rispetto ai governi precedenti: la realizzazione dell'opera viene *confermata*, nonostante la decisione sia stata presa con «spirito aperto» e «senza sentirsi legati da impegni già presi dai governi precedenti».

La legittimazione dal punto di vista tecnico-scientifico deriva invece dal fatto che il Governo ha condotto nei mesi precedenti un riesame approfondito della situazione, tanto da essere pronto a presentare gli studi che lo hanno portato a decidere per il sì.

Dopo una settimana infatti il *Corriere della Sera* annuncia:

Il premier Mario Monti l'aveva promesso alla fine del vertice straordinario di settimana scorsa: sulla Tav, aveva detto, «faremo il punto con informazioni e documenti aggiornati». E adesso eccole, quelle informazioni, in un dossier pubblicato sul sito del governo e diviso in quattordici

---

<sup>19</sup> Dichiarazioni di Monti alla stampa al termine della riunione sui lavori di realizzazione del TAV Torino-Lione, 2 marzo 2012.

<sup>20</sup> Virginia Piccolillo, «Misure come per gli ultrà per fermare gli assalti», *Corriere della Sera*, 2 marzo 2012, p.3.

domande e risposte: sono i quattordici motivi per il sì alla linea dell'Alta velocità Torino-Lione, corredati di grafici, cartine e approfondimenti. La Tav si farà, spiegano le pagine web volute dal presidente del Consiglio.<sup>21</sup>

Il premier dunque mantiene la parola: rende i dati non solo pubblici, ma anche facilmente accessibili. Peccato che «le pagine web volute dal presidente del Consiglio» forniscano informazioni molto scarse e prive di fonti. Il testo è ripreso in gran parte dal documento governativo *TAV Torino-Lione: domande e risposte*, di nove facciate, che presenta numerosi punti deboli. Al suo interno trovano ospitalità numerosi errori sintattici e grammaticali; fatto che risulterà evidente leggendo i brani citati nelle prossime pagine, ai quali volontariamente non abbiamo riportato alcuna correzione. Viene citata una sola fonte, riguardo al peso della logistica sul valore della produzione industriale nel nostro paese. Per tutti gli altri dati forniti (sul valore dell'interscambio commerciale fra nazioni, sui tempi di percorrenza per i passeggeri e sull'incremento nella capacità di trasporto merci con e senza TAV, sulla riduzione del numero di camion su strada dovuta all'AV, solo per citare qualche esempio) non viene fornito alcun riferimento bibliografico. Il corredo di «grafici, cartine e approfondimenti» è magro: è costituito da una datata piantina di quella che originariamente doveva essere la rete AV in Europa, da un grafico quasi incomprensibile che riguarda le emissioni di gas serra e da una cartina (della quale riparleremo) che mostra i Comuni e il numero di abitanti coinvolti nel progetto. O almeno così si suppone, vista anche l'assenza di didascalie.

## **2. Giustificare le azioni passate: il dialogo e le proteste**

Il secondo filone comunicativo si articola attorno al tentativo di giustificare il comportamento che il Governo ha tenuto fino a quel momento nei confronti del movimento NO-TAV.

L'argomentazione viene sviluppata su più fronti, vale a dire:

- affermando che le esigenze del territorio sono state ascoltate con attenzione, e che il progetto è stato modificato fino a raggiungere una soluzione concordata e condivisa;
- minimizzando la dimensione del dissenso;
- condannando la violenza e le forme di illegalità in seno al movimento NO-TAV;
- ricordando che il Governo ha il dovere di superare gli ostacoli locali in nome dell'interesse generale.

Consideriamo ora singolarmente ciascuno di questi punti.

### **[a. Affermare che c'è stato dialogo]**

Nel suo discorso Monti sottolinea che il Governo ha ascoltato estesamente le istanze dei soggetti coinvolti nella realizzazione dell'opera. Non solo: le ha anche considerate

---

<sup>21</sup> Giusi Fasano, ««Per la Valle 135 milioni». Le 14 ragioni pro-TAV», *Corriere della Sera*, 9 marzo 2012, p.27.



con attenzione, al punto da modificare i progetti per venire incontro alle esigenze di tutti:

Si sono tenuti numerosi momenti di ascolto e di confronto. L'Osservatorio Torino-Lione, costituito nel dicembre 2006, ha tenuto 182 riunioni in gran parte dedicate ad audizioni, consultazioni, incontri con le popolazioni e gli amministratori locali e vari altri soggetti interessati. Il progetto iniziale è stato profondamente, radicalmente modificato per tenere conto di questa lunga fase di ascolto.<sup>22</sup>

Il documento *TAV Torino-Lione: domande e risposte* scende ancor più nel dettaglio, dedicando a questo argomento uno dei 14 punti:

5) L'opera è stata concertata col territorio?

C'è stata attenzione alle richieste del territorio. Lo dimostra il fatto che l'opera sia stata riprogettata ascoltando le esigenze di tutti i comuni interessati, tra cui alcuni direttamente coinvolti da cantieri o da opere in superficie (Chiomonte e Susa). [...] L'Osservatorio sulla Nuova Linea Torino-Lione, su mandato del tavolo istituzionale di Palazzo Chigi, ha tenuto 183 sessioni di lavoro settimanale, con oltre 300 audizioni. Sono stati insediati circa 10 gruppi di lavoro su aspetti specifici, per ulteriori 30 sessioni di confronto.<sup>23</sup>

L'attenzione del Governo nei confronti del territorio si può *dimostrare*. L'Osservatorio<sup>24</sup> non solo ha coinvolto tutte le entità interessate, ma ha anche fornito le "prove" dell'avvenuta concertazione, sotto forma di pubblicazioni tematiche:

Al termine delle più significative fasi del lavoro, l'Osservatorio ha pubblicato sette Quaderni, pubblicazioni tematiche che raccolgono l'analisi di temi di rilievo dell'opera, le posizioni maturate in senso all'Osservatorio e le conclusioni raggiunte (con evidenza di eventuali punti di non unanimità). Questa esperienza ha visto impegnate 50 Amministrazioni locali, oltre alla Provincia di Torino, alla Regione Piemonte, a Fs, all'Arpa regionale e ai ministeri competenti.<sup>25</sup>

Secondo il Governo si è trattato di un lavoro lungo e per nulla facile, iniziato discutendo se fosse opportuno costruire la "grande opera", per poi affrontare le sue modalità di realizzazione. Ma il dialogo avrebbe portato i suoi frutti, dal momento che sarebbe stata raggiunta una soluzione condivisa:

---

<sup>22</sup> Dichiarazioni di Monti alla stampa al termine della riunione sui lavori di realizzazione del TAV Torino-Lione, 2 marzo 2012.

<sup>23</sup> *TAV Torino-Lione: domande e risposte*, 8 marzo 2012, p.4.

<sup>24</sup> Per maggiori dettagli sull'attività dell'Osservatorio si vedano il capitolo 2 (*Il TAV, una storia in tre atti. Durante l'Osservatorio: 2006-2010*) e il capitolo 5 (*Sindrome NIMBY o deficit comunicativo?*).

<sup>25</sup> *TAV Torino-Lione: domande e risposte*, 8 marzo 2012, p.4.

L'Osservatorio ha compiuto un lungo percorso, faticoso e complesso, alla ricerca di una soluzione concordata e condivisa, affrontando prioritariamente il tema dell'opportunità e delle modalità di realizzazione della nuova linea ferroviaria TorinoLione e raggiungendo un accordo tra i diversi rappresentanti. Il 28 giugno 2008 è stato sottoscritto l'Accordo di Pracatinat, nel quale sono esplicitati gli impegni presi dai diversi attori del progetto, in corrispondenza dei quali si è deciso di avviare la progettazione preliminare dell'intera tratta in territorio italiano dell'opera. Il risultato è un progetto preliminare che rappresenta il primo esempio nella storia italiana di progettazione partecipata e discussa di una grande infrastruttura.<sup>26</sup>

In realtà tuttavia l'accordo di Prà Catinat, nel quale «sono esplicitati gli impegni presi dai diversi attori del progetto», è stato sottoscritto dal solo Virano,<sup>27</sup> il cui ruolo di presidente dell'Osservatorio configurava oltretutto forti conflitti di interessi. È difficile quindi considerare il TAV come «il primo esempio nella storia italiana di progettazione partecipata e discussa di una grande infrastruttura».<sup>28</sup>

### **[b. Minimizzare la dimensione del dissenso]**

Per giustificare la linea di condotta tenuta fino a quel momento in Valsusa, la strategia comunicativa del Governo procede anche a minimizzare la dimensione del dissenso. Una delle 14 domande che il Governo rivolge a se stesso nel documento *TAV Torino-Lione: domande e risposte*, infatti, recita: «Qual è la dimensione reale del dissenso delle amministrazioni locali?». Una domanda fuorviante, per due motivi: innanzitutto parlare di dimensione *reale* sembra sottintendere che il dissenso viene percepito come molto più diffuso di quanto sia *in realtà*. In secondo luogo perché si fa riferimento al numero delle amministrazioni locali (e non dei cittadini italiani) contrari all'opera. Come hanno dimostrato alcune manifestazioni NO-TAV, che hanno riunito più di 70.000 partecipanti da tutta Italia,<sup>29</sup> non è necessario essere valsusini per opporsi al treno veloce. Ma leggiamo dal documento:

14) Qual è la dimensione reale del dissenso delle amministrazioni locali?

L'intero progetto interessa complessivamente 112 comuni tra Lione e Torino. Tutti gli 87 comuni francesi e la stragrande maggioranza di quelli

---

<sup>26</sup> *TAV Torino-Lione: domande e risposte*, 8 marzo 2012, pp.4-5.

<sup>27</sup> A questo proposito sono significative le parole del senatore Marco Scibona: «Per la lingua italiana, però, un accordo è normalmente sottoscritto da almeno due persone; e l'accordo di Prà Catinat porta la firma solo dell'architetto Virano – a meno che non ne salti fuori una versione diversa da quella che ho visto io –. Quindi è un suo pezzo di carta, con dentro le sue tesi e le sue conclusioni, firmate da lui e lui solo. Non può definirsi un accordo» (intervista rilasciata all'autrice, 23 agosto 2013, in *Appendice*, p.128).

<sup>28</sup> Per maggiori dettagli sui conflitti di interessi che caratterizzavano Virano e sulla gestione poco trasparente dell'Osservatorio si veda il capitolo 5 (*Sindrome NIMBY o deficit comunicativo?*).

<sup>29</sup> Per esempio le manifestazioni del novembre 2005, del luglio 2011 e del febbraio 2012. Per maggiori dettagli si vedano i primi 3 capitoli (*Il TAV, una storia in tre atti*).

italiani non si sono opposti all'opera. I comuni italiani contrari sono circa una dozzina ma, se si considerano quelli direttamente interessati dalla realizzazione di tratte in superficie e/o cantieri, sono solo due le amministrazioni esplicitamente contrarie (Chiusa San Michele e Sant'Ambrogio di Torino – 6.500 abitanti).<sup>30</sup>

Il punto si chiude in queste poche righe; le parole sono però state scelte in maniera molto accurata. Per esempio, se non si può dire che i Comuni siano “favorevoli”, quantomeno «non si sono opposti all'opera». Ma quanti sono quelli che hanno finito per accettare il TAV? A proposito della Francia viene fornito un numero: 87 Comuni, tutti quelli coinvolti. Quando si parla dell'Italia, invece, si nota una sospetta vaghezza: «la stragrande maggioranza» avrebbe seguito il buon esempio d'oltralpe, mentre i Comuni contrari sarebbero «circa una dozzina». Nelle righe successive poi si manifesta un curioso fenomeno, una sorta di “sindrome NIMBY”<sup>31</sup> al contrario: i Comuni che si oppongono all'opera sono (più o meno) 12, ma se si considerano quelli «direttamente interessati dai cantieri» il numero scende a sole due amministrazioni, per complessivi 6.500 abitanti (unica cifra fornita dal testo). Come dire: se ti lamenti perché costruiamo nel tuo giardino sei un egoista; ma se ti lamenti perché costruiamo nel giardino altrui il tuo dissenso vale poco. Complessivamente, in questo caso come in molti altri, i numeri forniti dal Governo non corrispondono a quelli forniti dalla Comunità montana, secondo la quale i Comuni che hanno votato delibere ufficiali contrarie all'opera non sono né due né *circa* 12, ma 25.<sup>32</sup> A questo proposito è interessante mettere a confronto le due “cartine del dissenso”, quella fornita dal documento governativo e quella fornita dalla Comunità montana.<sup>33</sup>

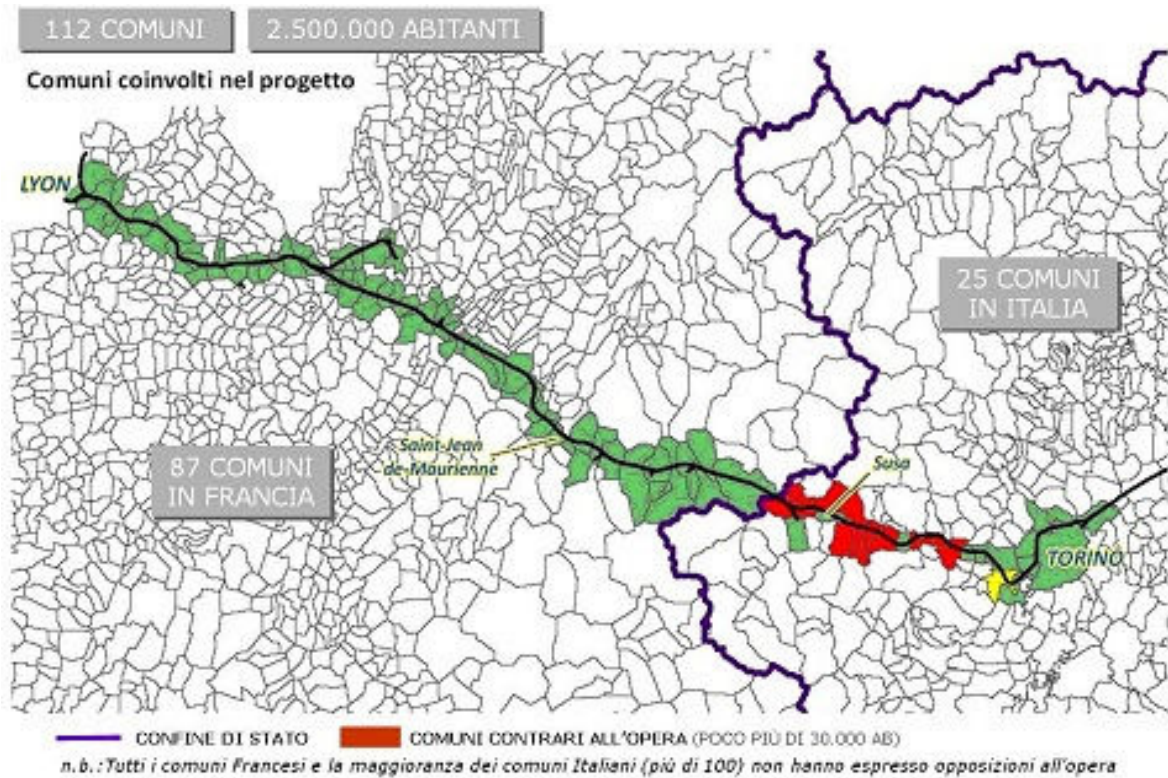
---

<sup>30</sup> *TAV Torino-Lione: domande e risposte*, 8 marzo 2012, p.9.

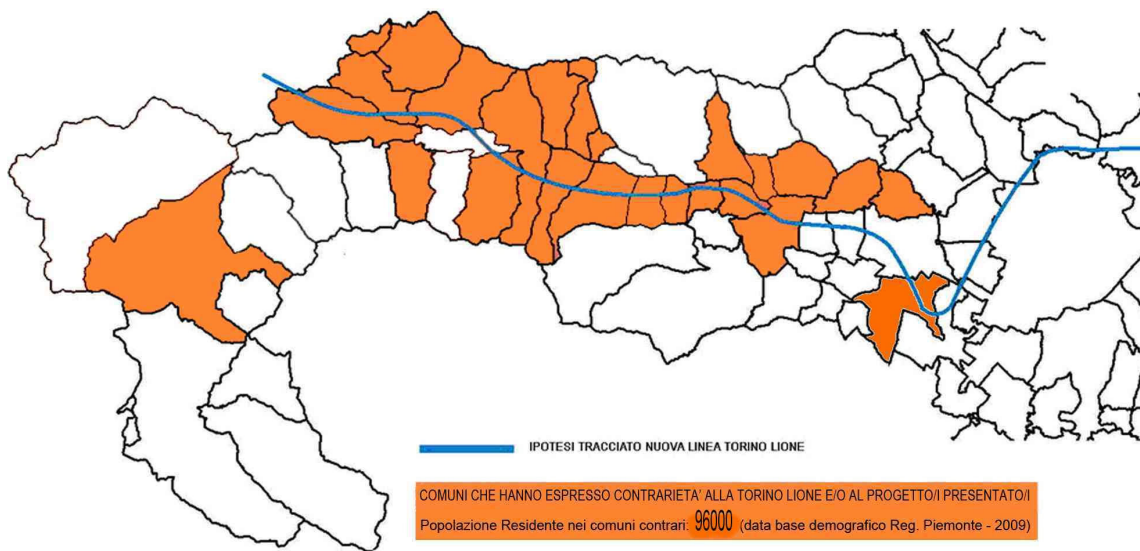
<sup>31</sup> L'acronimo NIMBY sta per *not in my backyard*, cioè “non nel mio giardino”. Il termine viene in genere usato per etichettare i movimenti popolari che si oppongono alla costruzione di un'opera, attribuendo loro un comportamento egoistico e contrario all'interesse generale. In altri termini non si opporrebbero all'opera in sé, ma al luogo scelto per costruirla, lo stesso in cui vivono. I NO-TAV sono stati spesso accusati di essere un movimento di tipo NIMBY.

<sup>32</sup> Comunità montana Valle Susa e Val Sangone, *Osservazioni al documento del Governo Italiano “TAV Torino-Lione, domande e risposte”*, 28 marzo 2012, p.24. Per consultare le delibere degli enti locali si veda <http://www.notavtorino.org/indice-deliberazioni.htm>.

<sup>33</sup> Come vedremo meglio in seguito, infatti, la Commissione tecnica della Comunità montana ha redatto un documento di risposta, che contiene osservazioni puntuali a ciascuno dei 14 punti, sostenute da un'estesa bibliografia (Comunità montana Valle Susa e Val Sangone, *Osservazioni al documento del Governo Italiano “TAV Torino-Lione, domande e risposte”*, 28 marzo 2012. In rete: <http://www.cmvss.it/writable/ff229833-de94-102f-b510-9725f24eb290.pdf>).



La “mappa del dissenso” secondo il Governo. Fonte: *TAV Torino-Lione: domande e risposte*, p.9.



1:221.000

La “mappa del dissenso” secondo la Comunità Montana Val di Susa e Val Sangone. Fonte: *Osservazioni al documento del Governo Italiano “TAV Torino-Lione, domande e risposte”*, p.24.

La prima sostiene che i Comuni contrari contano «poco più» di 30.000 abitanti: ne fornisce una stima approssimativa, al punto da non citare alcuna fonte di riferimento. La seconda riporta il numero di residenti nei Comuni contrari (96.000 abitanti) secondo il database demografico della regione Piemonte. Al di là delle cifre discordanti, c'è una caratteristica della piantina governativa che risalta a colpo d'occhio: include anche tutti i Comuni francesi “non contrari” al progetto; ma in questo modo la zona che rappresenta la Valsusa risulta talmente piccola da diventare difficilmente distinguibile e confrontabile con l'altra. L'effetto generale però è notevole: la valle risalta come un infame bollino rosso in mezzo alla verde selva dei Comuni cooperativi.

### **[c. Condannare la violenza in seno al movimento NO-TAV]**

Per giustificare la propria condotta nei confronti delle proteste il Governo parla anche di comportamenti violenti da parte dei NO-TAV. Leggiamo dal *Corriere della Sera*:

«La linea del governo sulla Tav resta la stessa». Lo ha confermato Mario Monti al termine del consiglio europeo. «Uno Stato ci deve essere e non può consentire che si paralizzi la vita del Paese»: nel giorno in cui la protesta esce dalla Val di Susa e dilaga in tutta Italia, il ministro dell'Interno, Annamaria Cancellieri, valuta in contatto diretto con il premier quali scelte fare. Con due certezze: la Tav si deve realizzare e il dialogo ci può essere solo se cessa la violenza. E un duplice obiettivo: isolare i violenti e rassicurare i valsusini concedendo misure compensative e sgravi fiscali. [...] L'intenzione è trovare uno strumento efficace per mettere fine alla «sarabanda» di proteste che stanno bloccando qua e là anche i trasporti. E che, secondo il governo, costituiscono un pericolo urgente da affrontare. [...] Si pensa di riadattare a questa situazione le misure studiate dall'ex ministro dell'Interno, Roberto Maroni, per combattere il tifo violento. [...] Perché il governo è convinto che tra i manifestanti ce ne sia una cospicua fetta interessata solo a far divampare la guerriglia. [...] Tutti d'accordo, come recita la nota congiunta di fine incontro: «Qualsiasi possibilità di dialogo è subordinata alla cessazione di ogni forma di intimidazione, sopruso e violenza e all'isolamento di chi, individualmente o collettivamente, vi ricorra. [...] «La legalità - viene rilevato - è un valore primario per ogni società libera e per il suo rispetto le Forze dell'ordine agiranno con la determinazione, l'equilibrio e la responsabilità di cui hanno dato ampia prova anche in questi mesi.<sup>34</sup>

Gli aspetti degni di nota sono numerosi. Con la frase «Uno Stato ci deve essere e non può consentire che si paralizzi la vita del Paese» Monti sta comunicando più di un messaggio. Sta dicendo che lo Stato ha un ruolo “ordinatore” al quale non si può sottrarre, e sta anche affermando che il suo governo è fermo e deciso e ha il polso della situazione. Allo stesso tempo le sue parole sottointendono che manifestare equivalga a paralizzare un Paese; di converso costruire il TAV equivarrebbe a muoversi e

---

<sup>34</sup> Virginia Piccolillo, “Misure come per gli ultrà per fermare gli assalti”, *Corriere della Sera*, 2 marzo 2012, p.3.

proseguire verso il futuro. Ma c'è di più: le proteste costituiscono «un pericolo urgente da affrontare», perché il Governo «è convinto che una cospicua fetta dei manifestanti sia interessata solo a far divampare la guerriglia». In altri termini il movimento NO-TAV non sarebbe compatto (bisognerebbe infatti «isolare i violenti e rassicurare i valsusini»), ma conterrebbe una frangia di sovversivi e violenti che agiscono nell'illegalità, e che è lecito affrontare adottando le misure eccezionali proprie di una situazione di emergenza. Per il Governo sono la violenza e l'illegalità a impedire il dialogo e giustificare la repressione: infatti «qualsiasi possibilità di dialogo è subordinata alla cessazione di ogni forma di intimidazione, sopruso e violenza»; proprio per garantire il rispetto della legalità «le forze dell'ordine agiranno con determinazione».

#### **[d. Ricordare che il Governo tutela l'interesse generale]**

Il Governo ha il dovere di superare gli ostacoli locali in nome dell'interesse nazionale: è un altro concetto che viene sviluppato per giustificare il comportamento governativo nei confronti delle proteste. Questo punto è evidente nella parte conclusiva del discorso di Monti ai giornalisti:

Coloro che vedono quest'opera con timore o con astio dal punto di vista di un modello di vita tengano presente che anche queste opere, purché siano ecologicamente sostenibili, sono condizioni necessarie per consentire ai giovani italiani una prospettiva migliore. Il nostro governo è impegnato in tutti i campi a superare blocchi, resistenze e ostacoli che vengono da categorie particolari, spesso del tutto legittimamente, ma che noi abbiamo il dovere di superare nell'interesse generale per creare uno sviluppo sostenibile in Italia; e anche questo blocco di una grande opera è da vedere in questa prospettiva. Vi ringrazio.<sup>35</sup>

Il presidente del Consiglio ora non sta più leggendo. Tiene lo sguardo fisso in camera, e si rivolge direttamente ai NO-TAV. Lancia un appello a «coloro che vedono quest'opera con timore o con astio dal punto di vista di un diverso modello di vita», e sottolinea queste parole portando la mano sinistra vicino al cuore: il popolo NO-TAV deve tenere presente che queste opere sono *necessarie* per consentire ai giovani una prospettiva migliore. Poi abbassa un attimo il viso verso i fogli che stringe in mano; quando rialza il volto, lo sguardo serio e un po' corruciato che ha tenuto fino a quel momento lascia spazio a un'espressione più aperta e spontanea. Il suo governo è impegnato a superare blocchi e resistenze *in tutti i campi*. E anche se queste resistenze sono *spesso del tutto legittime*, il Governo ha «il dovere di superarle nell'interesse generale».

---

<sup>35</sup> Dichiarazioni di Monti alla stampa al termine della riunione sui lavori di realizzazione del TAV Torino-Lione, 2 marzo 2012.

Così, con un ultimo sforzo, Monti riconosce che dietro alla lotta contro il TAV c'è anche il tentativo di affermare un diverso modello di vita e sviluppo; ma il suo governo, che viene ostacolato su tutti i fronti nonostante lavori nell'interesse generale, ha il dovere di superare questi blocchi in nome di una prospettiva migliore.

Il suo discorso è finalmente terminato. Mentre ringrazia i giornalisti, a Monti sfugge un breve sospiro di sollievo.

### **3. Motivare le azioni future: le ricadute positive del TAV**

Il terzo filone lungo il quale si articola la strategia comunicativa del Governo riguarda le ricadute positive dell'opera sul futuro del Paese.

Per maggiore chiarezza espositiva ricondurremo a tre argomentazioni principali le motivazioni addotte per sostenere che realizzare il TAV sarebbe sensato:

- il TAV ci permetterà di restare in Europa;
- il TAV porterà vantaggi economici e infrastrutturali;
- il TAV porterà benefici ambientali.

Tratteremo ora singolarmente ognuno di questi punti.

#### **[a. Il TAV ci permetterà di restare in Europa]**

Il documento *TAV Torino-Lione: domande e risposte* insiste a più riprese sulla “dimensione europea” della tratta in Valsusa. Già al punto 1), «Perché il Governo ha riconfermato la Torino-Lione come opera strategica?», si legge:

Il modello di sviluppo perseguito dall'Ue è basato sulla crescita della competitività e del ruolo dell'Unione nell'economia mondiale; una crescita inclusiva ed sostenibile, essenziale per la coesione tra gli stati membri e quindi per la riduzione della geografia (tra gli stati) e della marginalità sociale (tra i cittadini). [...] Per concretizzare il progetto di coesione materiale dei paesi dell'Unione è intervenuta la decisione 1962/96/CE del 23 luglio 1996, con la quale la Comunità Europea ha delineato la Rete ferroviaria trans-europea, composta dall'insieme delle grandi direttrici ferroviarie che attraversano le singole nazioni che costituiscono l'Unione. [...] Le interconnessioni transfrontaliere sono l'elemento strategico centrale dell'Unione Europea che ha ripetutamente ribadito, insieme a Francia ed Italia la importanza del corridoio est – ovest e della tratta di valico “Torino-Lione”. Il corridoio est-ovest, di cui la tratta Torino Lione è essenziale componente, costituisce per questo un investimento strategico per il futuro del nostro Paese.<sup>36</sup>

Il TAV in Valsusa dunque sarebbe «componente essenziale» di un grande progetto europeo «di coesione materiale dei paesi dell'Unione». Non realizzarlo equivarrebbe non solo a restare fuori «dall'insieme delle grandi direttrici ferroviarie che

---

<sup>36</sup> *TAV Torino-Lione: domande e risposte*, 8 marzo 2012, p.1.

attraversano le singole nazioni dell'UE», ma anche a non rispettare gli impegni presi, come si capisce leggendo il secondo punto:

2) Qual è il costo?

L'Unione Europea ha finanziato la progettazione e le opere preparatorie della Nuova Linea Torino Lione nel 2008 per 671 milioni di euro. Tali impegni sono stati rispettati ed è ora in corso la realizzazione del sondaggio geognostico di Chiomonte.<sup>37</sup>

Decidendo di partecipare al progetto, secondo il Governo, il nostro Paese ha preso un impegno con l'Unione; e anche, più in particolare, con la Francia, come viene specificato più avanti:

4) Quali sono i punti più qualificanti del Nuovo Accordo?

Il Nuovo Accordo Torino Lione, frutto di circa tre anni di impegnativo negoziato internazionale, è stato firmato dalle autorità politiche italiana e francese il 30 gennaio scorso e si accinge ad approdare nei rispettivi parlamenti dei due Paesi per la ratifica. [...] Inoltre l'Ue potrebbe erogare un finanziamento fino all'ammontare del 40% del costo complessivo.<sup>38</sup>

L'accordo del 30 gennaio 2012 (chiamato qui «Nuovo Accordo», con tanto di maiuscole) è costato all'Italia «circa tre anni di impegnativo negoziato internazionale». Tuttavia ne è valsa la pena, perché il TAV *potrebbe* costare al nostro Paese *fino al* 40% in meno, grazie ai finanziamenti europei.

Lo slancio europeista del Governo si manifesta con chiarezza nella parte del discorso di Monti che ancora non avevamo esaminato, quella centrale. Il presidente del Consiglio ha già alzato lo sguardo dai suoi fogli, e nel momento in cui viene colto da un impeto di lirismo sembra quasi che stia parlando “a braccio”:

Vogliamo noi lasciare andare dolcemente alla deriva, staccandosi dall'Europa, questa nostra penisola, rendendo così sempre più difficile per l'economia italiana risalire, essere competitiva, creare posti di lavoro, consentire una maggiore equità e un maggiore benessere sociale ed economico? Non credo che vogliamo questo; ma teniamo presente che molte manifestazioni di disagio sociale (sparso un po' dappertutto in Italia) troverebbero delle ragioni sempre più gravi in un'economia che andasse alla deriva, perdendo un aggancio all'Europa che deve essere in primo luogo un aggancio fisico, attraverso qualche fondamentale infrastruttura di collegamento.<sup>39</sup>

---

<sup>37</sup> TAV Torino-Lione: domande e risposte, 8 marzo 2012, p.2.

<sup>38</sup> TAV Torino-Lione: domande e risposte, 8 marzo 2012, p.4.

<sup>39</sup> Dichiarazioni di Monti alla stampa al termine della riunione sui lavori di realizzazione del tav Torino-Lione, 2 marzo 2012.



La metafora dell'Italia che si stacca dall'Europa non è affatto nuova: da più di 20 anni viene usata per promuovere il TAV, con tale frequenza da essere diventata una cantilena già sentita.<sup>40</sup> Forse Monti ritiene che questa frase riesca a condensare in un'unica e significativa immagine tutte le argomentazioni pro-TAV di tipo europeista; e fa il possibile per darle una veste nuova, prospettando l'idea di una penisola che, senza «un aggancio fisico all'Europa» finisce per andare «dolcemente alla deriva».

Più originale è invece il collegamento (seppur indiretto) tra la realizzazione del treno veloce e il benessere sociale: senza un'infrastruttura che ci tenga ancorati al continente anche la nostra economia andrebbe «alla deriva», e dunque si aggraverebbero «le manifestazioni di disagio sociale sparse un po' dappertutto in Italia».

Veniamo così introdotti al secondo ordine di motivazioni che vengono addotte in favore del TAV: i vantaggi economici e infrastrutturali.

### **[b. Il TAV porterà vantaggi economici e infrastrutturali]**

Durante il suo discorso ai giornalisti, Monti sostiene che realizzare il TAV porterà «benefici economici rilevanti».<sup>41</sup> Per avere un quadro più chiaro delle argomentazioni usate a sostegno di questa tesi dobbiamo rivolgerci di nuovo al documento *TAV Torino-Lione: domande e risposte*. Alcuni elementi di interesse si trovano già leggendo il primo punto:

1) Perché il Governo ha riconfermato la Torino Lione come opera strategica?

[...] La crescita e lo sviluppo economico si realizzano anche attraverso la creazione di un ambiente favorevole per la competitività delle imprese e quindi richiedono la realizzazione di adeguate infrastrutture materiali, in grado di sostenere il mercato unico garantendo la libera circolazione delle persone e delle merci. [...] Il corridoio est-ovest, di cui la tratta Torino Lione è essenziale componente, costituisce per questo un investimento strategico per il futuro del nostro Paese in termini di maggiore competitività, di abbattimento delle distanze, di prospettive di sviluppo.<sup>42</sup>

Da subito il Governo mette in evidenza alcuni temi che ricorreranno spesso: realizzare «adeguate infrastrutture materiali» che possano «sostenere il mercato unico garantendo la libera circolazione delle persone e delle merci» è fonte di crescita e sviluppo economico (o, quantomeno, di «prospettive di sviluppo»). «Abbattere le

---

<sup>40</sup> Già nel 1989, come ricordano Pepino e Revelli, viene inaugurato «il repertorio di slogan che si ripeteranno per anni: “Senza l'Alta Velocità il Piemonte è fuori dell'Europa. La nostra regione deve collegarsi con il TGV per evitare l'isolamento che strangolerebbe la sua economia”». In Livio Pepino, Marco Revelli, *Non solo un treno... La democrazia alla prova della Val Susa*, Edizioni Gruppo Abele, Torino, 2012, pp.160-161.

<sup>41</sup> Dichiarazioni di Monti alla stampa al termine della riunione sui lavori di realizzazione del tav Torino-Lione, 2 marzo 2012.

<sup>42</sup> *TAV Torino-Lione: domande e risposte*, 8 marzo 2012, p.1.

distanze» infatti favorisce la *competitività* delle imprese, e più in generale quella dell'intera nazione:

La Nuova Linea Torino Lione (Nl1l), oltre a consentire la conversione dell'attuale tratta di valico in una linea di pianura ad elevati standard di qualità e sicurezza, contribuirà a collocare il polo logistico di Orbassano nella rete internazionale di Hub. Ciò consentirà finalmente al sistema economico di ridurre il proprio gap logistico rispetto agli altri paesi europei migliorando la propria competitività; oggi l'Italia risulta pesantemente sfavorita rispetto ai partner europei e mondiali.

Siamo indietro rispetto agli altri paesi; questo «gap logistico» va colmato realizzando una linea che presenti «elevati standard di qualità e sicurezza». Anche su questo aspetto il Governo insiste; il TAV è un treno efficiente e moderno, necessario per servire un'area molto importante dal punto di vista economico:

3) Qual è l'importanza economica dell'area collegata con la Torino- Lione?

[...] Se si esce dai confini nazionali, e ci si confronta con il “futuro dell' Europa”, le Regioni Europee, il territorio piemontese risulta collocato in un'area con straordinarie potenzialità dal punto di vista economico: la macroregione Alp-Med. AlpMed (Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta, Rhone Alpes e Paca), di cui l'asse Torino- Lione è baricentrico, comprende 17 milioni di abitanti, 1,5 milioni di imprese, un interscambio di circa 10 miliardi di euro e un Pil di 500 miliardi di euro l'anno. Sono i numeri di uno stato medio europeo che è difficile pensare non necessiti di un'efficiente e moderna linea ferroviaria che ne colleghi le “capitali” ed i centri intermedi principali.<sup>43</sup>

Come abbiamo già visto il Governo è molto propenso a confrontarsi con «il futuro dell'Europa». Per questo non può ignorare le sorti della macroregione Alp-Med, che ha bisogno (o per dirla con due negazioni, «è difficile pensare che non necessiti») del TAV per esplicitare le sue straordinarie potenzialità. La modernità della linea, che permetterebbe anche di ridurre i tempi e i costi del trasporto persone e merci, viene nuovamente decantata al punto 6); ma emerge anche un elemento nuovo e importante:

6) Quali saranno i principali vantaggi della Torino Lione, una volta realizzata?

[...] La linea diventa una “linea di pianura”, adeguata agli standard europei e internazionali più avanzati. [...] In sintesi, con il progetto si avranno significativi vantaggi economici per gli operatori individuali (riduzione di tempo di viaggio) e per gli operatori logistici (riduzione di tempi e di costi del trasporto); [...] Il bilancio complessivo del progetto di questi effetti in termini di costi e benefici per la totalità degli operatori, stimati per un

---

<sup>43</sup> TAV Torino-Lione: domande e risposte, 8 marzo 2012, p.3.

periodo di cinquant'anni ed attualizzati, evidenzia valori positivi: detto in altri termini, l'insieme dei benefici netti generati dal progetto è in grado di più che compensare il costo di investimento ed i costi di gestione dell'opera.<sup>44</sup>

Complessivamente il bilancio costi-benefici del progetto sarebbe positivo, dice il Governo; ma lo dice in maniera talmente involuta da suscitare più di una perplessità. Soprattutto se si considera che il traffico sulla tratta storica è in calo costante da decenni. Il Governo lo ammette esplicitamente; ma ha anche già pronta una risposta:

8) C'era davvero bisogno della nuova linea Torino Lione, visto il calo del traffico sulla direttrice storica del Frejus?

Allo stato attuale, il collegamento italo-francese è una linea di montagna, che costringe i treni ad una salita di 1250 metri di quota con sovra costi esorbitanti, che passa attraverso una galleria dove non entrano i containers oggi in uso per il trasporto merci. E' dunque una linea fuori mercato. [...] La linea storica del Frejus è come una macchina da scrivere nell'era del computer: un servizio che nessuno richiede più. Bisogna dunque creare una nuova infrastruttura che soddisfi la domanda di merci e persone. [...] In estrema sintesi, posto gli obiettivi del riequilibrio modale sull'arco alpino, si rende necessario favorire l'utilizzo della ferrovia ad una velocità e ad un costo che il mercato possa ritenere soddisfacente, condizioni queste che l'attuale ferrovia tra Torino e Modane non è in grado di assicurare.<sup>45</sup>

La linea storica è fuori mercato, «come una macchina da scrivere nell'era del computer»; ma la domanda c'è, e serve una *nuova* infrastruttura in grado di soddisfarla. Un ribaltamento di prospettiva sintetizzato efficacemente da Virano: «Gli scambi sono diminuiti proprio perché affidati a infrastrutture fatiscenti che risalgono ai tempi di Cavour».<sup>46</sup>

Gli effetti positivi del treno veloce saranno anche di tipo occupazionale; il TAV porterà lavoro, come afferma il documento con veemenza:

9) Ci saranno ricadute occupazionali nella realizzazione della nuova linea? E nella fase di esercizio?

A quanti pensano che cantieri di questo tipo non siano in grado di generare effetti economici sulle collettività coinvolte in quanto le imprese aggiudicatrici utilizzano maestranze non locali e schemi di produzione di tipo chiuso, l'esperienza francese della Démarche Grand Chantier insegna che è possibile pianificare un insieme di interventi atti a favorire la creazione di effetti positivi sui territori interessati dai cantieri. La Dcg è

---

<sup>44</sup> *TAV Torino-Lione: domande e risposte*, 8 marzo 2012, p.5.

<sup>45</sup> *TAV Torino-Lione: domande e risposte*, 8 marzo 2012, p.6.

<sup>46</sup> Stefano Montefiori, "Milano-Parigi in 4 ore nel 2028. Monti e Hollande varano la TAV", *Corriere della Sera*, 4 dicembre 2012, p.5.

una forma di concertazione tra potere centrale e amministrazioni locali tramite la quale sono attuati programmi di formazione della popolazione sulle figure professionali che si prevede siano impegnate nel cantiere, di valorizzazione di ricettività e ristorazione locali, di recupero di edifici da utilizzare in fase di cantiere e da rimettere una volta valorizzati ad un uso permanente dopo la fine dei lavori, a favorire l'acquisizione di commesse da parte di imprese locali, a massimizzare gli introiti le basi per eventuali vantaggi sulla fiscalità locale. [...] I cantieri per la nuova linea costituiranno dunque un'opportunità per lo sviluppo dell'economia dei territori interessati. Saranno più di 2.000 le persone direttamente impegnate in Italia nella realizzazione della nuova linea; i cantieri indurranno, inoltre, una media di 4.000 occupati indiretti. Le ricadute occupazionali, poi, riguarderanno anche la fase di esercizio della nuova linea Torino- Lione: cinque anni dopo l'entrata in servizio, la nuova linea creerà oltre 500 posti di lavoro in Italia.<sup>47</sup>

Fin dalla prima riga («A quanti pensano che cantieri di questo tipo non siano in grado di... l'esperienza insegna») viene il sospetto che le stime in materia siano discordanti, e che su questo punto il Governo non ami essere contraddetto. E infatti non si espone al confronto, dal momento che fornisce una serie di numeri senza specificare né dove né come siano stati ottenuti.

Viene poi spontaneo notare che la Démarche Grand Chantier è «una forma di concertazione tra potere centrale e amministrazioni locali». Per attuarla sarà dunque necessario, prima di tutto, instaurare un dialogo con il territorio.

### **[c. Il TAV porterà benefici ambientali]**

Il TAV porterà «un significativo miglioramento ambientale»;<sup>48</sup> è questa l'ultima argomentazione che viene sviluppata per sostenere le ricadute positive dell'opera. Ammettendo che la Torino-Lione insisterà sul «delicato ambiente alpino»,<sup>49</sup> il Governo dedica ben quattro punti del documento a questo tema. Il primo riguarda le emissioni di gas serra:

#### **10) Il progetto ha una sostenibilità energetica?**

In base ad uno studio specifico sul “bilancio carbonio” del progetto a vita intera si stima che a regime la riduzione annuale di emissioni di gas serra sia pari a 3 milioni di T<sub>eq</sub> Co<sub>2</sub>, che corrispondono alle emissioni di gas serra di una città di 300 mila abitanti. Con questi dati si può prevedere un bilancio del carbonio positivo già dopo 23 anni dall'inizio dei lavori.<sup>50</sup>

---

<sup>47</sup> *TAV Torino-Lione: domande e risposte*, 8 marzo 2012, pp.6-7.

<sup>48</sup> Virginia Piccolillo, “Misure come per gli ultrà per fermare gli assalti”, *Corriere della Sera*, 2 marzo 2012, p.3.

<sup>49</sup> Comunicato stampa rilasciato dal Governo al termine della riunione di emergenza sulla realizzazione del TAV Torino-Lione, 2 marzo 2012.

<sup>50</sup> *TAV Torino-Lione: domande e risposte*, 8 marzo 2012, p.7.

La trattazione dell'argomento si limita a queste poche righe, e difficilmente può dirsi soddisfacente, sia per la scarsa chiarezza, sia per la consueta assenza di riferimenti bibliografici che possano sostanziare le affermazioni riportate. La stessa obiezione può essere formulata rispetto al punto successivo:

11) Ed una sostenibilità ambientale?

Il progetto non genera danni ambientali diretti ed indiretti. L'impatto sociale sulle aree attraversate, sia per la prevista durata dei lavori sia per il rapporto della vita delle comunità locali e dei territori attraversati è assolutamente sostenibile. [...] I tratti in galleria profonda non producono alcun effetto sul suolo in quanto non limitano l'agricoltura e nessuna attività dell'uomo. Le tratte in superficie sono molto ridotte e si collocano in aree già in gran parte compromesse.<sup>51</sup>

La frase «Il progetto non genera danni ambientali diretti e indiretti» è molto forte, e talmente perentoria che richiederebbe di essere circostanziata con precisione molto maggiore: è difficile sostenere che un'opera, specie se così imponente, non abbia alcun tipo di ripercussione sui luoghi che attraversa. I lavori per l'AV nel Mugello, lungi dal «non produrre alcun effetto al suolo e non limitare l'agricoltura né alcuna attività dell'uomo», ne danno ampia prova.<sup>52</sup> Colpisce anche il ragionamento circolare a proposito delle aree interessate dalle tratte in superficie: possono essere sfruttate essendo «già in gran parte compromesse»; ma in questo modo la loro «compromissione» aumenterà, e dunque anche la probabilità di un ulteriore sfruttamento futuro.

Anche i punti successivi, inerenti ad argomenti molto delicati, vengono sviluppati brevemente e in maniera poco approfondita. Per esempio il Governo ammette (seppur implicitamente) che la presenza di amianto costituisce un problema, tanto da richiedere l'adozione di specifiche misure di sicurezza:

12) Quali sono gli aspetti geologici più importanti?

[...] Da un approfondimento delle problematiche dell'amianto, risulta che le rocce possono avere una presenza sporadica con una quantità massima stimata intorno al 15% - nei primi 400 mt del tunnel di base – in adiacenza della galleria Mompantero della A32. Per lo scavo in queste formazioni sono state previste specifiche procedure di sicurezza già adottate con successo nelle gallerie del Loetschberg, del Gottardo e di Cesana (To).

---

<sup>51</sup> TAV Torino-Lione: domande e risposte, 8 marzo 2012, pp.7-8.

<sup>52</sup> Si veda per esempio Stefania Fanni, "Nel cuore del Mugello la Tav si è portata via l'acqua", *Linkiesta*, 28 marzo 2011: «Settantatré chilometri di binari tracciati sotto gli Appennini, tra Firenze e Bologna. Diciassette anni di lavori, 57 chilometri di fiumi seccati, 37 sorgenti prosciugate e 5 acquedotti fuori uso, molti Comuni per anni costretti a rifornirsi dalle autobotti, oggi con le pompe. Secondo la Procura di Firenze danni per 741 milioni di euro». In rete: [www.linkiesta.it/nel-cuore-del-mugello-tav-si-e-portata-l-acqua](http://www.linkiesta.it/nel-cuore-del-mugello-tav-si-e-portata-l-acqua).

Queste procedure prevedono, per esempio, un monitoraggio continuo del fronte di scavo da parte del geologo; un monitoraggio dell'aria all'interno e all'imbocco della galleria; un'osservazione in continuo del materiale scavato; una sua compartimentazione e specifiche misure di protezione per i lavoratori.<sup>53</sup>

Il materiale di scavo, il famoso “smarino”, contiene uranio. Tuttavia (anche grazie al decreto firmato pochi mesi dopo da Clini, che permetterà di non considerarlo più un rifiuto speciale)<sup>54</sup> il Governo intende «massimizzare il suo riutilizzo»:

13) Come sarà smaltito il materiale di scavo?

La realizzazione della linea produrrà una rilevante quantità di materiale di scavo. In linea con gli esempi più recenti, si prevede di massimizzare il riutilizzo del materiale scavato con opportune tecniche di valorizzazione (selezione, vagliatura e frantumazione) sia per inerte per calcestruzzi che come rilevati, riducendo la quantità da mettere in deposito del 44%. Il rimanente 56% circa del materiale scavato sarà messo a deposito (9,6 milioni di tonnellate) cogliendo l'occasione per effettuare interventi di riqualificazione ambientale. Tuttavia, la metà di questo materiale sarà di qualità tale da giustificare un eventuale riutilizzo su altri progetti. La movimentazione del materiale avverrà su nastro trasportatore e poi su ferrovia; questo modello è stato considerato il più idoneo in quanto permette di evitare gli effetti sull'ambiente derivanti da emissioni di mezzi di trasporto pesanti su gomma.<sup>55</sup>

L'argomento si chiude in queste poche righe, tutt'altro che esaurienti, e lontane anche dall'essere comprensibili: si prevede il riutilizzo del materiale scavato, riducendo la quantità da mettere in deposito del 44%; il rimanente 56% verrà messo a deposito, ma in parte riutilizzato. Durante questa giostra di scavi, depositi e riusi, però, si «coglierà l'occasione per effettuare interventi di riqualificazione ambientale».

## Il confronto sugli aspetti tecnico-scientifici

In un secondo tempo, tuttavia, tra la Commissione tecnica della Comunità montana e il Governo si apre un confronto più approfondito sugli aspetti tecnico-scientifici.

I tecnici NO-TAV infatti stilano un *dossier* contenente osservazioni puntuali a ciascuno dei 14 punti del documento governativo, sostenute da un'estesa bibliografia.<sup>56</sup> Il *dossier*, frutto di «alcune centinaia di ore di lavoro prestate a titolo personale e non retribuite»,

---

<sup>53</sup> TAV Torino-Lione: domande e risposte, 8 marzo 2012, p.8.

<sup>54</sup> Si veda a questo proposito il capitolo 3 (*Il TAV, una storia in tre atti. Dopo l'uscita dall'Osservatorio dei Comuni contrari:2011-oggi*).

<sup>55</sup> TAV Torino-Lione: domande e risposte, 8 marzo 2012, p.9.

<sup>56</sup> Comunità montana Valle Susa e Val Sangone, *Osservazioni al documento del Governo Italiano “TAV Torino-Lione, domande e risposte”*, 28 marzo 2012. In rete: <http://www.cmvss.it/writable/ff229833-de94-102f-b510-9725f24eb290.pdf>.

riporta la firma di tutti gli autori, ed esprime un parere molto negativo sul documento *TAV Torino-Lione: domande e risposte*: «Le risposte presentate sono improprie, imprecise e non risultano soddisfacenti a chiarire con il rigore e la qualità auspicabili le motivazioni di un'opera così costosa e impattante». Gli autori chiedono che sia avviato «un serio confronto basato su dati oggettivi e su criteri di valutazione verificabili con metodo scientifico».

Il *dossier* viene consegnato all'esecutivo per mano del Prefetto di Torino. Il 21 aprile sul sito del Governo compare un nuovo testo che risponde alle critiche della Comunità montana.<sup>57</sup> Nella premessa si legge:

In data 8 marzo 2012 il Governo ha presentato sul sito istituzionale di Palazzo Chigi un sintetico documento, di carattere divulgativo, al fine di riassumere, in 14 punti, e ribadire le ragioni della riconfermata decisione di procedere, d'intesa con la Francia e nel quadro della programmazione europea, alla realizzazione per fasi, della Nuova Linea Torino Lione (NLTL), di cui è in corso il primo cantiere in Italia, la galleria geognostica di Chiomonte che completa le tre discenderie realizzate in Francia. [...] Il Governo, con il presente documento, risponde in modo dettagliato a ciascuna delle osservazioni formulate dalla Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone. [...] Per chiarezza espositiva si è deciso di riportare integralmente le osservazioni della Commissione Tecnica della Comunità Montana, con a lato le puntuali risposte, che riconfermano la piena correttezza e validità del documento governativo dell'8 marzo 2012.

Questo documento governativo è più articolato, lungo e dettagliato del precedente; sono riportati alcuni grafici corredati da didascalie e citate alcune fonti di riferimento. Non è nostra competenza entrare nel merito del confronto tecnico; ma vogliamo sottolineare alcuni punti di rilievo che consentono di comprendere il tono della risposta. Il documento per esempio ribadisce che *il progetto* non genera danni ambientali diretti e indiretti (intendendo probabilmente che *l'opera* non provoca danni all'ambiente):

Si ribadisce che il progetto della NLTL non genera danni ambientali diretti e indiretti. [...] La trattazione della Comunità Montana [...] associa concetti differenti: gli impatti (inevitabili ma mitigabili e sostenibili) con "danni ambientali". Si richiama in merito la definizione di danno ambientale: qualunque fatto doloso o colposo in violazione di disposizioni

---

<sup>57</sup> *Risposte alle osservazioni della Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone sul documento del Governo italiano "Tav Torino-Lione: domande e risposte"*, 21 aprile 2012. In rete: [http://www.sitiarcheologici.palazzochigi.it/www.governo.it/aprile%202013/www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/TAV\\_risposte\\_osservazioni\\_comunita\\_montana.pdf](http://www.sitiarcheologici.palazzochigi.it/www.governo.it/aprile%202013/www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/TAV_risposte_osservazioni_comunita_montana.pdf).

di legge, che comprometta l'ambiente, ad esso arrecando un danno alterandolo, deteriorandolo o distruggendolo tutto o in parte.<sup>58</sup>

Nelle sue *Osservazioni* la Comunità montana contestava inoltre il fatto che i Comuni contrari fossero 2 o 12, elencando i 25 municipi che hanno ufficialmente deliberato la loro contrarietà all'opera. Così risponde il Governo:

Il dissenso o il consenso non può che essere misurato sui Comuni effettivamente interessati territorialmente all'opera. [...] Per questo quanto contenuto nel documento del Governo corrisponde al vero e si conferma tale valutazione. [...] Per essere coinvolti, favorevoli o contrari, non basta assumere una deliberazione del Consiglio Comunale; sicuramente comuni come Oulx, Novalesa, Moncenisio, Villardora, Almese, Caselette, Alpignano, Vaie, San Didero, che hanno assunto atti "contrari", non si accorgeranno neppure dell'esistenza dei cantieri e dei lavori.

I tecnici della Comunità montana rispondono anche al secondo documento governativo. La loro analisi, datata 18 luglio,<sup>59</sup> viene presentata al pubblico attraverso una conferenza stampa; viene inoltre messa a disposizione sul *web* in versione integrale e in due versioni sintetiche, rispettivamente di otto pagine e di una pagina.

Il testo sostiene che «il documento del Governo non scioglie i nodi principali relativi alla fondatezza delle argomentazioni tecniche a sostegno della Nuova Linea Torino Lione», e che «ancora una volta le motivazioni addotte dai proponenti sono inconsistenti e in contraddizione con i dati osservati». Nel complesso, permane un forte disaccordo sui dati, soprattutto sulle previsioni dei flussi di traffico. Si rileva anche il fatto che il progetto *low cost* «non è mai stato depositato in alcun documento ufficiale del Governo o della Commissione europea». Per quanto riguarda i rischi ambientali connessi al progetto, i tecnici NO-TAV sottolineano che:

Le procedure di valutazione di impatto ambientale sono tutt'altro che concluse e dato il numero di integrazioni e prescrizioni, i danni ambientali diretti o indiretti temuti dell'opera nel suo complesso sono certamente molto rilevanti. [...] Ribadire che "il progetto non genera danni ambientali diretti e indiretti" contraddice non solo il buonsenso, ma anche ogni evidenza giuridica, scientifica e tecnologica.

Infine la Commissione tecnica della Comunità montana evidenzia che «i documenti governativi non indicano mai il nome di qualcuno che si assuma, sul piano tecnico, la responsabilità di calcoli e numeri infondati e inattendibili (al contrario delle analisi della Comunità montana)». Il documento non riceve risposta.

---

<sup>58</sup> Questa definizione è tratta dalla legge dell'8 luglio 1986 – Istituzione del Ministero dell'Ambiente e norme in materia di danno ambientale.

<sup>59</sup> Comunità montana Valle Susa e Val Sangone, *TAV Valsusa: una soluzione in cerca di problema. Ancora risposte insoddisfacenti da parte del Governo*, 18 luglio 2012. In rete: <http://www.cmavs.it/writable/f20d968a-2392-1030-8c5a-ee5af6c5f786.pdf>.



### **Osservazioni conclusive**

Il Governo sostiene il sì al TAV con ferma decisione, tanto da sfiorare l'intransigenza, e tende a descrivere la protesta come il frutto del particolarismo di chi si oppone perché la linea passerà sul suo Comune, dell'egoismo di chi contrasta l'interesse generale, dell'irrazionalità che porta a vedere il TAV «con timore o con astio» e dell'atteggiamento tecnofobo nei confronti di un'opera moderna e tecnologica.

La presentazione degli aspetti tecnico-scientifici sulla base dei quali si decide di confermare l'opera viene affidata a un documento con poche facciate e tanti refusi, caratterizzato da una trattazione superficiale e dalla mancanza di riferimenti bibliografici.

In un secondo tempo però il Governo, sollecitato dalla Comunità montana a riferire su numerose e puntuali obiezioni tecniche, attribuisce al primo documento un "carattere divulgativo", e si apre al confronto presentando le proprie argomentazioni in maniera più dettagliata. L'approccio tuttavia non è ancora trasparente: permangono per esempio la tendenza a sminuire i rischi e quella a mantenere anonimi gli autori delle stime e dei calcoli, dove invece i tecnici della Comunità montana si espongono in prima persona e si assumono apertamente la responsabilità di quanto sostengono. Inoltre il Governo non risponde all'ultimo documento stilato dalla Commissione tecnica valdusina.

Complessivamente i toni del confronto sono aspri, sia da una parte che dall'altra; più che di un dialogo, si tratta di un muro contro muro in cui ciascuno ribadisce la verità delle proprie affermazioni e sostiene l'infondatezza di quelle fornite dalla controparte.

## **Sindrome NIMBY o deficit comunicativo?**

### ***Analisi delle strategie di comunicazione nel conflitto sul TAV in Valsusa***

L'opposizione al TAV in Val di Susa costituisce uno dei conflitti ambientali più significativi nella storia italiana. Un caso emblematico e molto attuale, non ancora risolto, che permette di osservare nella loro manifestazione più accentuata i processi tipicamente coinvolti in questo tipo di eventi.

Il tentativo di spiegare le cause dei conflitti ambientali, sempre più diffusi in tutto il mondo, ha dato origine a due principali interpretazioni, fra loro alternative.<sup>1</sup>

Il primo schema interpretativo attribuisce la nascita del conflitto al particolarismo, all'irrazionalità e all'atteggiamento tecnofobo e antiscientifico degli oppositori. In maniera egoistica e contraria all'interesse generale, i contestatori osteggiano l'opera perché non vogliono subire i costi derivanti dalla vicinanza della nuova struttura al loro luogo di residenza; se il luogo prescelto fosse stato differente non avrebbero protestato. Questo comportamento viene spesso indicato con il termine NIMBY, acronimo che deriva dalla locuzione inglese *not in my backyard*, cioè "non nel mio giardino". Alla base del loro rifiuto, che mina l'interesse nazionale e l'avanzamento economico e tecnologico del Paese, c'è un'erronea valutazione dei rischi, sovrastimati o deformati sulla base di paure immotivate, credenze irrazionali e atteggiamenti antiscientifici. L'intransigenza degli oppositori è cioè basata sull'ignoranza, e dunque resistente a qualsiasi tavolo di confronto.

Il secondo schema interpretativo individua in un *deficit* di comunicazione tra le due parti in causa l'origine del conflitto. La strategia comunicativa dei proponenti riveste un ruolo cruciale: instaurare un dialogo trasparente con le popolazioni interessate prima di prendere decisioni sul progetto consente di evitare la nascita di conflitti sociali. Viceversa, se i proponenti hanno un atteggiamento impositivo, sono reticenti a fornire informazioni puntuali e corrette e rifiutano un confronto serio e una discussione approfondita sull'opera, lo scontro è molto probabile. Questa scelta comunicativa causa

---

<sup>1</sup> Si veda per esempio: Luigi Bobbio, "Un processo equo per una localizzazione equa", in L. Bobbio, A. Zeppetella (a cura di) *Perché proprio qui? Grandi opere e opposizioni locali*, Franco Angeli, Milano, 1999, pp.185-237;

Luigi Bobbio, "L'alta velocità in Valle di Susa. Troppo decisionismo o troppo poco?", in L. Briquet, A. Mastropaolo (a cura di), *Politica in Italia. Edizione 2007*, Il Mulino, Bologna, 2007, pp.209-228. In rete: [http://www.avventuraurbana.it/labiblioteca/b\\_documenti/au\\_bobbio\\_tav.pdf](http://www.avventuraurbana.it/labiblioteca/b_documenti/au_bobbio_tav.pdf);

Luigi Bobbio, "Conflitti territoriali: sei interpretazioni", *TeMA, Journal of Land Use, Mobility and Environment*, n.4, 2011, pp.79-88. In rete: [http://eprints.bice.rm.cnr.it/3939/1/07\\_bobbio.pdf](http://eprints.bice.rm.cnr.it/3939/1/07_bobbio.pdf);

Yurij Castelfranchi, Giancarlo Sturloni, "Binario morto", *JCOM* 5(1), marzo 2006. In rete: [http://jcom.sissa.it/archive/05/01/F050101/jcom0501\(2006\)F01\\_it.pdf](http://jcom.sissa.it/archive/05/01/F050101/jcom0501(2006)F01_it.pdf).

infatti un'irreparabile perdita di fiducia: percepita come una "strategia di inganno",<sup>2</sup> conduce alla polarizzazione del conflitto e pregiudica qualsiasi possibilità di cooperazione fra le parti.

In questo caso, l'opposizione si ingrandisce e si fa più coesa in virtù di una serie di valori condivisi, basati sui principi democratici di coinvolgimento della popolazione nelle scelte che riguardano la salute, l'ambiente e lo sviluppo economico e sociale. Spesso la protesta sottende una reazione al modello di sviluppo dominante, a un particolare modo di concepire la modernità e applicare la scienza. Ma non alla scienza di per sé; non è raro infatti che i movimenti cerchino una legittimazione scientifica per la loro posizione.

Questi due schemi interpretativi guidano la *comprensione dei* conflitti ambientali; ma allo stesso tempo strutturano anche la *comunicazione sui* conflitti ambientali. In questo senso corrispondono anche a due distinti schemi comunicativi.

Sulla base del lavoro svolto finora, mostreremo che:

1. L'ipotesi del *deficit* comunicativo fornisce una spiegazione più adeguata e coerente della protesta valsusina;
2. La narrazione della protesta fornita dal Governo e dalla stampa nazionale è strutturata invece secondo lo schema della "sindrome NIMBY".

## **1. L'ipotesi del deficit comunicativo spiega più coerentemente la protesta NO-TAV**

### **a. Valori condivisi e modelli di sviluppo VS particolarismo e tecnofobia**

Fra le ragioni di opposizione alla Torino-Lione da parte del movimento valsusino<sup>3</sup> figurano le critiche tecniche al progetto e gli impatti dell'opera sull'ambiente e sulla salute. Secondo i NO-TAV il progetto è fondato su previsioni di traffico ampiamente sovrastimate, e nel complesso i suoi costi (sia a livello economico che energetico) sono nettamente superiori ai benefici. Inoltre i cantieri, destinati a durare per decenni, produrranno numerosi inquinanti, fra cui ossidi di azoto e polveri sottili e sottilissime. L'ingente quantità di materiale roccioso estratto dagli scavi, il cosiddetto "smarino", dovrà essere in qualche modo trasportata e smaltita; operazione delicata, dal momento che lo smarino contiene sostanze pericolose come amianto e uranio. Si teme inoltre l'impatto idrogeologico dei lavori, e soprattutto la loro interferenza con le sorgenti acquifere. Oltre a produrre rumore e vibrazioni, l'opera inciderà negativamente su un territorio dall'alto valore paesaggistico e archeologico.

A queste critiche si è sempre accompagnata una proposta: "l'opzione zero", vale a dire il potenziamento e l'ammodernamento della linea storica, come valida alternativa al TAV.

---

<sup>2</sup> Daniele Ungaro, *Democrazia ecologica*, Laterza, Roma-Bari, 2006, pp.98-102.

<sup>3</sup> Si veda per esempio Mario Cavargna, *Una grande opera inutile: 150 ragioni contro la Torino-Lione. Brevi considerazioni tecniche sul progetto*. In rete:

<http://www.pro-natura.it/torino/pdf/150ragioninotavmag2012.pdf>.

Fin dalla sua nascita il movimento ha fornito alle proprie istanze una solida legittimazione scientifica, affidata a esperti riconosciuti; infatti la massa critica<sup>4</sup> che ha dato origine alla mobilitazione è stata l'associazione Habitat, composta fra gli altri da tecnici, medici e professori universitari, affiancata dalle associazioni ambientaliste.

Da subito è iniziata un'attività di diffusione delle informazioni a livello locale, attraverso l'organizzazione di seminari, convegni e serate di approfondimento. In seguito il corposo insieme di studi scientifici prodotti negli anni (spesso accompagnato da riassunti e spiegazioni che potessero risultare chiari anche ai non esperti) è stato messo gratuitamente a disposizione di tutti attraverso il *web*.

Progressivamente l'opposizione si è ingrandita e ha aumentato la propria capacità di mobilitare i singoli membri, anche grazie all'adozione di una strategia comunicativa efficace e in grado di far leva su valori condivisi. Uno di questi valori è proprio la *conoscenza*: «ogni cittadino informato è un cittadino consapevole; è molto più difficile turlupinarlo o buggerarlo, perché saprà discernere la verità dal falso» ci ha detto Marco Scibona, attivista NO-TAV dai primi anni Novanta; «qualsiasi abitante della Val di Susa sa molte più cose sul progetto TAV dei tecnici che dicono di averlo progettato, perché ha studiato e ha partecipato a un'infinità di serate; quindi è in grado di controbattere a qualsiasi ingegnere proponga l'opera».<sup>5</sup> Uno fra gli slogan usati dai manifestanti recita infatti: «Per essere NO-TAV non occorre essere valsusini: basta essere informati ed essere onesti». L'*onestà* è un altro valore molto sentito nel movimento, per contrapposizione all'architettura contrattuale e finanziaria che regola le opere pubbliche: il *project financing*, che secondo i NO-TAV «eleva a sistema un vecchio meccanismo: quello di trasferire i soldi pubblici in poche tasche private»,<sup>6</sup> consolidando la corruzione politica e la criminalità organizzata e aumentando il debito pubblico. Altro valore sicuramente centrale è la *democrazia*; non a caso si tratta di un movimento orizzontale, privo di vertici, in cui le decisioni vengono prese sulla base di

---

<sup>4</sup> La massa critica è costituita da pochi attori iniziali che interagiscono in un regime cooperativo e si assumono i costi di *start-up* dell'azione collettiva; esercitando una capacità di attrazione nei confronti di altri gruppi sono capaci di «scatenare un movimento centripeto a catena». Si veda Ungaro, *op. cit.*, p.93.

<sup>5</sup> Marco Scibona, intervista rilasciata all'autrice il 23 agosto 2013, in *Appendice*, p.127.

<sup>6</sup> Comitato NO-TAV Torino, *Perché no al TAV Torino-Lyon*, p.4. In rete: [www.notavtorino.org/documenti-02/dossier-notav-ago-2011.pdf](http://www.notavtorino.org/documenti-02/dossier-notav-ago-2011.pdf). Si veda a questo proposito anche Ivan Cicconi, *Il libro nero dell'alta velocità*, Koinè nuove edizioni, 2011, pp.13-20: «Lo stesso sistema dei corruttori, negli stessi mesi in cui fioccano gli arresti e gli avvisi di garanzia [dell'indagine Mani Pulite], costruiva un Nuovo Sistema più potente e razionale, quello che si è articolato nell'architettura contrattuale e finanziaria per la realizzazione delle infrastrutture per il treno ad Alta velocità. [...] Le bugie, che con il project financing raccontano gli amministratori pubblici ed i boiardi nominati nelle società controllate o partecipate, hanno consentito in poco meno di dieci anni di impegnare non meno di 150 miliardi di euro fuori bilancio, attraverso prestiti, accesi dai promotori cosiddetti privati, quasi sempre garantiti dal committente pubblico. Prestiti che sono sostanzialmente debito pubblico differito nel tempo, debiti pubblici "a babbo morto", nascosti nella contabilità di società di diritto privato». In rete: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2011/09/11/il-libro-nero-dellalta-velocita-in-anteprima-su-ilfattoquotidiano-it/156781/>.

un processo democratico partecipato.<sup>7</sup> Nella Carta di Hendaye, documento di fondazione del Coordinamento europeo dei movimenti NO-TAV, si afferma che coinvolgere le popolazioni direttamente interessate nel processo decisionale su queste opere costituisce il «fondamento della vera democrazia e dell'autonomia locale nei confronti di un modello di sviluppo imposto».<sup>8</sup>

Risulta evidente da queste parole una reazione al modello di sviluppo dominante. Gli oppositori considerano l'Alta Velocità un falso progresso, al quale contrappongono l'ideale alternativo di una vita a "bassa velocità", basata per esempio sul rispetto dell'ambiente e sulla solidarietà fra i componenti della comunità.

Si tratta di istanze generali, riguardanti la collettività, che non possono essere spiegate da uno schema interpretativo che attribuisce il conflitto al particolarismo degli oppositori. Nemmeno le accuse di tecnofobia e atteggiamento anti-scientifico trovano fondamento: proprio sugli elementi tecnico-scientifici i NO-TAV hanno sempre chiesto un confronto con il Governo.<sup>9</sup>

## **b. La strategia comunicativa dei proponenti**

Il conflitto sul TAV in Valsusa dimostra chiaramente che tentare di imporre un'opera tecnologica che implica un rischio senza prima insaurire un dialogo trasparente con le popolazioni interessate produce conflitti sociali.<sup>10</sup>

Illustreremo questa conclusione analizzando il modo in cui i proponenti hanno gestito la comunicazione. Divideremo la trattazione in tre parti, inerenti ai processi comunicativi attuati rispettivamente prima, durante e dopo l'Osservatorio, organo istituito dopo il 2005 con l'intento dichiarato di favorire la concertazione e raggiungere un accordo con la Valsusa.

### **[Prima dell'Osservatorio: 1989-2005]<sup>11</sup>**

Fino al 2006 il Governo, le Istituzioni e gli Enti Attuatori hanno compiuto macroscopici errori nel modo di comunicare e spiegare le ragioni del progetto, pensando, con presunzione e supponenza, che i comuni e l'opinione pubblica locale avrebbero condiviso le decisioni prese a livello centrale senza discuterle e che i movimenti per il "no" sarebbero stati

---

<sup>7</sup> Si veda il capitolo 6 (*NO-TAV: un laboratorio per i Cinque Stelle?*).

<sup>8</sup> Carta di Hendaye, 23 gennaio 2010. In rete:

[http://www.notavvalsangone.eu/documenti/Dichiarazione%20Comune%2023%20Gennaio%202010%20FRA%20ITA%20\(1\).pdf](http://www.notavvalsangone.eu/documenti/Dichiarazione%20Comune%2023%20Gennaio%202010%20FRA%20ITA%20(1).pdf).

<sup>9</sup> Si veda a questo proposito l'opinione dei NO-TAV intervistati dall'autrice, in *Appendice*, p.116, p.121, pp.127-128 e pp.132-133.

<sup>10</sup> Yuriy Castelfranchi, Giancarlo Sturloni, *op. cit.*, p.1.

<sup>11</sup> Per maggiori dettagli su questo periodo si veda il capitolo 1 (*Il TAV, una storia in tre atti. Prima dell'Osservatorio: 1989-2005*).

minoritari e marginali. [...] Il dibattito tecnico e politico è stato colpevolmente bloccato, sterile e ideologico.<sup>12</sup>

Queste parole sono tratte dall'unico libro pro-TAV mai pubblicato, scritto da due esponenti del PD e introdotto da Pierluigi Bersani. Se favorevoli e contrari sono d'accordo non rimane alcun dubbio: per 15 anni il Governo, le istituzioni e gli enti attuatori hanno compiuto «macroscopici errori nel modo di comunicare e spiegare le ragioni del progetto». Analizzeremo ora i principali errori commessi.

Fin dalle prime fasi della vicenda si forma una coalizione favorevole al progetto, il Comitato promotore Transpadana, che comprende società di costruzione, istituzioni finanziarie, società tecniche incaricate dagli studi di progettazione, pubbliche amministrazioni e *partner* specifici interessati alla realizzazione dell'opera.<sup>13</sup> Per gestire il progetto viene anche creata una società composta paritariamente dalle Ferrovie italiane e francesi, il Gruppo europeo d'interesse economico franco-italiano (GEIE) Alpetunnel. Alpetunnel è un soggetto tecnico: deve realizzare gli studi di fattibilità relativi al tunnel internazionale e assicurare la coerenza generale del progetto.

La società finisce però per gestire, direttamente o attraverso gli enti che ne fanno parte, anche le procedure di informazione e concertazione. Cerca di *convincere* la popolazione dell'utilità dell'opera esaltando i suoi benefici, ma si rifiuta di discutere preventivamente le ipotesi progettuali, di autorizzare una valutazione indipendente e di diffondere la documentazione relativa agli studi realizzati e alle ipotesi di tracciato. Le procedure di informazione che mette in atto risultano poco trasparenti e propagandistiche; a chi l'accusa di non provvedere al coinvolgimento dei rappresentanti locali, Alpetunnel risponde che il suo mandato non prevede l'attivazione di tavoli di confronto.<sup>14</sup>

Durante tutta la prima fase del conflitto, dal 1989 al 2005, l'interazione con il territorio è quindi basata sulle "pubbliche relazioni", è cioè finalizzata a *spiegare* le caratteristiche di un progetto già definito e approvato e *convincere* la popolazione della sua validità. Non c'è una "consultazione" con le comunità locali, che tenga conto delle loro osservazioni per adeguare un progetto già delineato ma non ancora definitivo. Tantomeno si persegue il "consensus building", vale a dire il coinvolgimento di tutti gli attori in gioco per definire innanzitutto il problema da risolvere e poi formulare un

---

<sup>12</sup> Stefano Esposito, Paolo Foietta, *TAV SÌ. Dati, numeri e motivi per realizzare un'opera fondamentale per l'Italia e per l'Europa*, prefazione di Pierluigi Bersani, 2012, p.133. In rete: <http://www.tavsi.it/pdf/>.

<sup>13</sup> Il Comitato nasce per volontà di Umberto Agnelli e comprende Regione Piemonte, le Federazioni industriali di Piemonte, Veneto, Friuli e Lombardia, l'Unione industriali di Torino, le Camere di Commercio di Piemonte, Lombardia e Veneto, i Comuni di Torino, Genova, Milano, Brescia e Trieste, l'associazione Tecnocity e altri. Cfr. Filippo Celata, "Governance e partecipazione nella pianificazione della Torino-Lione: relazioni tra attori in un contesto conflittuale", *Working papers del Dipartimento di Studi geoeconomici, linguistici, statistici e storici per l'analisi regionale*, Università degli Studi di Roma La Sapienza, n.28, aprile 2005, p.8. In rete: [http://geostasto.eco.uniroma1.it/utenti/celata/dwnld/wp\\_fcelata\\_torinolione.pdf](http://geostasto.eco.uniroma1.it/utenti/celata/dwnld/wp_fcelata_torinolione.pdf).

<sup>14</sup> Si veda Celata, *ibidem*, pp.13-14.

progetto.<sup>15</sup> Anzi, con l'approvazione della legge obiettivo nel 2001 si compie la scelta diametralmente opposta: si riducono le occasioni di dibattito conferendo pieni poteri alle autorità centrali, che possono scavalcare il confronto con gli enti locali.

Su quest'opera pubblica di dimensioni gigantesche i proponenti conducono decine di studi, ma non li mettono a disposizione né del pubblico né dello *stakeholder* rappresentato dal movimento NO-TAV. Il movimento, per lungo tempo costretto a ottenere le informazioni rilevanti dagli studi e dai documenti pubblicati in Francia, contesta il progetto con argomenti razionali e propone soluzioni alternative plausibili. In una situazione del genere «chi sostiene la necessità dell'opera è costretto ad affrontare la sfida e offrire alla discussione pubblica ragioni altrettanto plausibili. Nel caso della Torino-Lione questo passaggio è mancato».<sup>16</sup>

La risposta dei proponenti è stata invece costituita da «slogan sempre più vuoti, sull'Europa, la Modernità, la Competizione»;<sup>17</sup> tanto che il movimento valsusino ha finito per ritorcere l'accusa di irrazionalità sui suoi avversari.

L'approccio intransigente, opaco e reticente dei proponenti ha acuito il conflitto. Inevitabilmente è stato percepito dalla popolazione come una “strategia d'inganno”, come un tentativo di manipolazione fondato sulla deliberata sopravvalutazione dei benefici e sulla sottostima dei costi, attuato da soggetti “di parte” sulla base di un progetto già definito.

La Valsusa ha perso così qualsiasi fiducia nei proponenti, e «ha avuto la percezione di essere vittima di un decisionismo arrogante».<sup>18</sup> Il conflitto si è polarizzato e si è giunti allo scontro frontale, quando, nella notte fra il 5 e il 6 dicembre 2005, il presidio di Venaus è stato sgomberato con la forza da un migliaio di agenti in tenuta anti-sommossa.

### **[Durante l'Osservatorio: 2006-2010]<sup>19</sup>**

Dopo gli scontri, il Governo convoca i sindaci valsusini a Roma per proporre la fine delle misure repressive e la “ripresa” del dialogo, anche in vista delle Olimpiadi che nel 2006 dovranno tenersi a Torino. Per il confronto vengono istituiti un Tavolo politico a

---

<sup>15</sup> Si fa qui riferimento alla tassonomia delle forme di partecipazione usata in Marco Ponti, “Il ruolo dei conflitti nell'analisi dei progetti di trasporto: una prospettiva europea”, in M. Spinedi (a cura di), *La gestione dei conflitti locali nelle opere infrastrutturali: il caso dei trasporti*, Inchiostri Associati Editore, Bologna, 1999.

<sup>16</sup> Luigi Bobbio, “L'alta velocità in Valle di Susa. Troppo decisionismo o troppo poco?”, in L. Briquet, A. Mastropaolo (a cura di), *Politica in Italia*. Edizione 2007, Il Mulino, Bologna, 2007, pp.209-228. In rete: [http://www.avventuraurbana.it/labiblioteca/b\\_documenti/au\\_bobbio\\_tav.pdf](http://www.avventuraurbana.it/labiblioteca/b_documenti/au_bobbio_tav.pdf), pp.12-14.

<sup>17</sup> Luigi Bobbio, “Discutibile e indiscussa. L'Alta Velocità alla prova della democrazia”, in AAVV, *Ideologia e prassi delle grandi opere*, Il Mulino, anno LV, n.423, 2006, p.130. In rete: [http://213.254.4.221/bess/books/00000091\\_823/doc\\_local/Bobbio%20discutibile%20indiscussa.pdf](http://213.254.4.221/bess/books/00000091_823/doc_local/Bobbio%20discutibile%20indiscussa.pdf).

<sup>18</sup> Cfr. nota 16.

<sup>19</sup> Per maggiori dettagli su questo periodo si veda il capitolo 2 (*Il TAV, una storia in tre atti. Durante l'Osservatorio: 2006-2010*).



Palazzo Chigi e un Tavolo tecnico, l'Osservatorio, che dovrà fornire al Tavolo politico gli elementi per stabilire l'effettiva utilità della nuova linea. I due organi decisionali saranno composti dai rappresentanti dei Comuni e delle istituzioni locali, di RFI e dei Ministeri dei Trasporti, dell'Ambiente, della Salute e delle Politiche comunitarie. La Conferenza dei sindaci valsusini riesce a imporre due condizioni: una parte degli esperti dell'Osservatorio dovrà essere nominata dagli enti locali; inoltre dovrà essere valutata anche "l'opzione zero". La prima riunione del Tavolo politico, nel giugno del 2006, decide l'uscita della Torino-Lione dalla legge obiettivo. Per l'avvio dei lavori dell'Osservatorio bisognerà aspettare fino a dicembre, oltre un anno dopo la "notte dei manganelli" di Venaus.

Chiaramente per il Governo non è facile rimediare all'infelice risultato raggiunto nei lustri precedenti; probabilmente ormai è troppo tardi. Nella gestione dei rischi tecnologici, affinché il coinvolgimento pubblico abbia un senso, occorre che i cittadini vengano coinvolti fin dall'inizio nel processo decisionale.<sup>20</sup> Per di più in questo caso si omette qualsiasi coinvolgimento diretto dei comitati popolari, che dal 2001 costituiscono, accanto a tecnici e amministratori, una delle colonne portanti del movimento NO-TAV. Proprio i comitati, da subito, percepiscono l'Osservatorio come un «cavallo di Troia»; ancora nel dicembre del 2008 sostengono che il Tavolo tecnico serva solo a «ingannare gli amministratori e dividerli dal movimento». Per tutta la durata dell'Osservatorio, non persuasi dalla concertazione, continuano a manifestare e organizzare presidi in valle, e spingono perché il Tavolo venga abbandonato. Nel 2009 i tecnici incaricati dalla valle daranno loro ragione, sostenendo che fino a quel momento il confronto sarebbe servito unicamente a esibire una facciata di disponibilità al dialogo.

Queste reazioni purtroppo non sono imputabili solamente all'istituzione tardiva dei Tavoli di confronto o all'esclusione di alcune fra le parti interessate (elementi che comunque, anche da soli, avrebbero potuto inficiare il tentativo di trovare un accordo). Bisogna considerare anche un aspetto più generale, che riguarda la cattiva gestione politica dei Tavoli e del contesto all'interno del quale si sono trovati a operare. Chiariremo questo punto portando alcuni esempi.

Fin dall'inizio, nel gennaio 2006, viene nominato presidente dell'Osservatorio l'architetto Mario Virano. Questo incarico configura per lui un forte conflitto di interessi. Virano è anche, allo stesso tempo, amministratore di ANAS S.p.A. e presidente di Olympic Inn S.p.A., entrambe caratterizzate da interessi diretti o indiretti sulle infrastrutture della Valsusa. Inoltre, dopo la nomina a presidente dell'Osservatorio, l'architetto diventa amministratore delegato di Musinet Engineering S.p.A.,

---

<sup>20</sup> Eurispes, "Il blocco della decisione politica. Due storie diverse: Scanzano e la Val di Susa (Rapporto Eurispes 2006)", in G. Borrelli, B. Di Giovanni (a cura di), *La politica ambientale tra scelta e non scelta*, ENEA (Ente per le Nuove tecnologie l'Energia e l'Ambiente), 2006, p.155. In rete: [http://old.enea.it/produzione\\_scientifica/pdf\\_volumi/V2006\\_07SceltaNonScelta.pdf](http://old.enea.it/produzione_scientifica/pdf_volumi/V2006_07SceltaNonScelta.pdf).



controllata al 51% dalla SITAF, anch'essa interessata al progetto TAV/TAC e partecipata da società direttamente interessate alla progettazione e realizzazione dell'opera.<sup>21</sup>

Scegliendo Virano per la presidenza, il Governo introduce da subito un elemento critico rispetto alla neutralità dell'Osservatorio e alle sue finalità, che certo non contribuisce a ricostruire un clima di fiducia fra proponenti e oppositori.

Nel 2008, poi, il Governo approva il decreto anticrisi, che prevede un iter semplificato per le opere pubbliche individuate come "strategiche". Il decreto prevede la nomina di un commissario straordinario per l'opera, che deve vigilare sul quadro finanziario, sulle autorizzazioni e sulla stipula dei contratti, e garantire il rispetto dei tempi. Il commissario straordinario ha la facoltà di sostituirsi alle amministrazioni interessate, e in caso di ricorso contro i suoi atti le misure cautelari adottate dal tribunale non possono sospendere i contratti già firmati, e quindi l'esecuzione delle opere. Con questo decreto il Governo non solo mette l'esecuzione delle opere "strategiche" al riparo da intoppi giudiziari; ma conferisce anche al commissario straordinario la facoltà di scavalcare le amministrazioni locali, configurando una situazione simile a quella creata in precedenza dalla contestata legge obiettivo. Come se non bastasse, il nuovo incarico viene affidato allo stesso Virano, che dunque si trova a essere contemporaneamente presidente dell'organo che deve in primo luogo decidere *se* costruire il TAV e commissario straordinario *per* l'esecuzione dell'opera.

Un altro aspetto degno di rilievo è la ripetuta violazione delle regole, stabilite dallo stesso Governo, che avrebbero dovuto garantire il coinvolgimento trasparente e democratico di tutte le parti in causa. Per il Tavolo politico del 29 luglio 2008, ad esempio, non vengono come al solito convocati tutti i sindaci interessati, ma vengono spediti inviti *ad personam* senza possibilità di delega sulla base di criteri non dichiarati né tantomeno motivati.

Il caso che però esemplifica questo punto nella maniera più evidente avviene all'inizio del 2010. Il Tavolo tecnico è in una situazione di stallo: il nuovo presidente della Comunità montana chiede la sospensione dei sondaggi propedeutici alla realizzazione dell'opera, ma l'Osservatorio dà il via libera ai carotaggi; la reazione è una delibera unitaria di rifiuto al TAV approvata da 20 Comuni. Per superare l'*impasse*, il Governo decide di cambiare "in corsa" le regole di rappresentanza all'interno del Tavolo tecnico: saranno ammessi solamente i Comuni che dichiarano esplicitamente il loro assenso alla realizzazione dell'opera. Il Governo decide così, paradossalmente, di continuare la concertazione solo con coloro che già sono favorevoli.

Nel complesso risulta evidente che la concertazione non è mai riuscita ad appianare le divergenze. L'unico frutto dell'Osservatorio, in questo senso, è l'accordo di Prà Catinat, del giugno 2008. Il testo sottointende l'accettazione dell'opera da parte del

---

<sup>21</sup> Si veda a questo proposito Ivan Cicconi, "Lettera aperta ai sindaci, alle associazioni e a tutta la comunità della Val di Susa", 3 maggio 2006. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti/cicconi-virano.htm>.

territorio, ma tale accettazione non è mai stata espressa esplicitamente dalle rappresentanze istituzionali dei Comuni coinvolti, né verificata formalmente; infatti, il documento è firmato dal solo Virano.<sup>22</sup>

L'Osservatorio dunque non ha raggiunto gli obiettivi, stabiliti dal suo mandato, di pacificazione del territorio e condivisione progettuale; anzi, ha addirittura rafforzato la percezione di una "strategia d'inganno" attuata dai proponenti nei confronti degli oppositori.

### **[Dopo l'uscita dall'Osservatorio dei Comuni contrari: 2011-oggi]<sup>23</sup>**

Solo dopo l'uscita dei Comuni contrari dal Tavolo l'Osservatorio riesce a raggiungere l'accordo, e in tempi molto brevi. L'opzione zero viene stralciata e si passa alla progettazione del tracciato, che ricalca quello redatto da RFI-LTF nel 2003, e prevede il passaggio per la Bassa Valsusa e il maxitunnel transfrontaliero. In valle riprendono la militarizzazione e gli scontri, aggravati dalla promessa non mantenuta da parte del Governo di far uscire la Torino-Lione dall'ambito della legge obiettivo.

L'esecutivo dunque non tiene conto delle istanze contro il TAV emerse in sede di Osservatorio. La situazione sembra tornare al punto critico che aveva raggiunto prima dell'istituzione dei Tavoli. Ma in realtà, comprensibilmente, è molto più tesa; lo dimostrano i duri scontri tra manifestanti e forze dell'ordine avvenuti per esempio in occasione dell'apertura del cantiere nell'estate 2011. Per inciso, in quel momento la versione esecutiva del progetto (che nel frattempo è cambiato di nuovo, riformulato in versione *low cost*) è ancora lontana dall'approvazione da parte della Commissione per la Valutazione di Impatto Ambientale.

La strategia comunicativa adottata dal Governo in questo frangente ricalca quella, fallimentare, seguita fino al 2005. Il presidente del Consiglio Monti sancisce la posizione ufficiale del Governo tecnico, favorevole al TAV, con tale decisione da sconfinare nell'intransigenza.<sup>24</sup> La decisione deriva da un esame approfondito del progetto e di tutti «gli elementi e gli studi» a esso inerenti. Su questi documenti promette trasparenza; ma la promessa non viene mantenuta. Infatti non vengono diffusi gli studi tecnici, ma un documento di poche pagine privo di riferimenti bibliografici, il cui obiettivo principale è, ancora una volta, quello di *convincere* la popolazione dei benefici derivanti dall'attuazione di un progetto già completamente

---

<sup>22</sup> Si vedano a questo proposito le parole del senatore Scibona: «Per la lingua italiana un accordo è normalmente sottoscritto da almeno due persone; e l'accordo di Prà Catinat porta la firma solo dell'architetto Virano – a meno che non ne salti fuori una versione diversa da quella che ho visto io –. Quindi è un suo pezzo di carta, con dentro le sue tesi e le sue conclusioni, firmate da lui e lui solo. Non può definirsi un accordo». In *Appendice*, p.128.

<sup>23</sup> Per maggiori dettagli su questo periodo si veda il capitolo 3 (*Il TAV, una storia in tre atti. Dopo l'uscita dall'Osservatorio dei Comuni contrari: 2011-oggi*).

<sup>24</sup> Per maggiori dettagli sulla strategia comunicativa di Monti si veda il capitolo 4 (*Il governo tecnico e le giustificazioni del sì al TAV*).

definito. C'è un unico elemento di novità rispetto alla comunicazione adottata prima del 2005: Monti, per giustificare la scelta governativa, fa leva proprio sulle riunioni dell'Osservatorio, dalle quali sarebbe risultato «un progetto preliminare che rappresenta il primo esempio nella storia italiana di progettazione partecipata e discussa di una grande infrastruttura».

In un secondo tempo il Governo, sollecitato dalla Comunità montana a riferire su numerose e puntuali obiezioni tecniche, attribuisce al primo documento un “carattere divulgativo”, e si apre al confronto presentando le proprie argomentazioni in maniera più dettagliata. L'approccio tuttavia non è ancora trasparente: permangono per esempio la tendenza a sminuire i rischi e quella a mantenere anonimi gli autori delle stime e dei calcoli, dove invece i tecnici della Comunità montana si espongono in prima persona e si assumono apertamente la responsabilità di quanto sostengono. Il confronto inoltre si interrompe quando il Governo decide di non rispondere a un nuovo documento di obiezioni stilato dalla Commissione tecnica valsusina.

A questo tipo di strategia comunicativa può seguire solo un inasprimento del conflitto, che si è già manifestato con nuovi scontri, arresti, processi, e con l'accusa di “attentato per finalità terroristiche o di eversione dell'ordine democratico” mossa contro alcuni NO-TAV.<sup>25</sup>

## **2. Lo schema della “sindrome NIMBY” struttura la comunicazione sul TAV fornita dal Governo e dalla stampa nazionale**

I due schemi interpretativi non guidano solo la comprensione dei conflitti ambientali, ma anche la comunicazione che viene fornita al riguardo. Abbiamo mostrato che gli avvenimenti valsusini sono meglio spiegati dal secondo schema interpretativo, che pone l'accento sul *deficit* nella comunicazione da parte dei proponenti. Ora vedremo che, tuttavia, la narrazione della protesta fornita dal Governo e dai media aderisce al primo schema, cioè la presenta come il frutto dell'irrazionalità e del particolarismo degli oppositori.

### **a. La narrazione della protesta fornita dal Governo**

Nel quarto capitolo abbiamo esaminato la strategia comunicativa adottata da Monti rispetto al TAV in Valsusa. In sintesi, la narrazione della protesta procede secondo il seguente schema. Il Governo si è impegnato con tutte le forze in un lungo e faticoso dialogo, coronato da successo con il raggiungimento dell'accordo di Prà Catinat. Ma il

---

<sup>25</sup> Il 29 luglio 2013 i pm della Procura di Torino Andrea Padalino e Antonio Rinaudo, coordinati dal procuratore capo di Torino Caselli, hanno iscritto nel registro degli indagati i nomi di 12 attivisti con l'accusa di “attentato per finalità terroristiche o di eversione dell'ordine democratico”, che prevede da sei a vent'anni di reclusione. Vedi per esempio La Repubblica di Torino, “Accuse di terrorismo per i No Tav. La reazione: tutto questo è folle”. In rete: [http://torino.repubblica.it/cronaca/2013/07/29/news/no\\_tav\\_notte\\_di\\_perquisizioni\\_a\\_torino\\_e\\_in\\_val\\_di\\_susa-63905194/](http://torino.repubblica.it/cronaca/2013/07/29/news/no_tav_notte_di_perquisizioni_a_torino_e_in_val_di_susa-63905194/).

conflitto ambientale è ancora in corso, perché una minoranza continua a opporsi al progetto nonostante gli impegni presi. L'opposizione oltretutto è definita "minoranza" sulla base di una sorta di "sindrome NIMBY al contrario": viene considerato solamente il dissenso delle due amministrazioni locali sul cui territorio passerà la linea, escludendo dal computo sia gli altri 23 Comuni valsusini che si oppongono al TAV, sia, più in generale, le decine di migliaia di cittadini che negli anni hanno manifestato contro il treno veloce. Questa *minoranza* è costituita da individui che in maniera miope ed egoistica si oppongono a un'opera che salverà le sorti dell'Italia. La vedono «con timore o con astio», e si muovono contro l'interesse generale, cioè contro un'infrastruttura tecnologica, efficiente e moderna, che garantirà al Paese la competitività necessaria a evitare che «questa nostra penisola si stacchi dall'Europa e vada dolcemente alla deriva». Il Governo ha il dovere di tutelare l'interesse generale e di rispettare gli impegni presi con l'Europa, e dunque di realizzare la Torino-Lione. Gli elementi che caratterizzano lo schema della "sindrome NIMBY" sono evidenti anche qui: il particolarismo di chi si oppone perché la linea passerà sul suo Comune, l'egoismo di chi contrasta l'interesse generale, l'irrazionalità che porta a vedere il TAV «con timore o con astio», l'atteggiamento tecnofobo nei confronti di un'opera moderna e tecnologica; tutti fattori che rendono i NO-TAV intransigenti e resistenti ai Tavoli di confronto.

La narrazione di Monti contiene però un elemento in più: almeno una parte dei NO-TAV adopera metodi violenti e pertanto illegali; la loro opposizione non può dunque essere tollerata.

## **b. La narrazione della protesta fornita dalla stampa nazionale**

Numerose fonti hanno documentato il comportamento della stampa nazionale rispetto alla protesta valsusina, specialmente in occasione di periodi cruciali come la fine del 2005. Vogliamo qui proporre una breve panoramica di questi studi, per mostrare l'analogia fra lo schema comunicativo adottato dal Governo e quello seguito dalle maggiori testate nazionali, e fornire alcuni esempi significativi.

Secondo l'Eurispes, che ha analizzato 214 articoli comparsi tra l'1 novembre e il 13 dicembre su *La Repubblica*, *Il Sole 24 Ore* e *La Stampa*, in particolare quest'ultima ha «adottato una campagna favorevole all'Alta Velocità», anche se «generalmente tutte e tre le testate mostrano una posizione favorevole». Però, nota il rapporto, «l'informazione scientifica e tecnica nonché le misure tecniche e legislative interessano, complessivamente, il 6,3% dei pezzi»; inoltre «in molti pezzi non sono citati né i vantaggi né i rischi della tecnologia oggetto d'analisi». <sup>26</sup>

Su quali argomentazioni, allora, si basano gli articoli? La risposta, che possiamo facilmente intuire, è fornita da un altro studio:

---

<sup>26</sup> Il 27,6% dei pezzi non cita i vantaggi, il 48,3% non cita i rischi. Eurispes, *op. cit.*, pp.151-152.

Nel racconto giornalistico e mediatico la campagna di protesta valsusina è stata letta prevalentemente come campagna localistica, condotta da attori che si oppongono all'opera guardando in primo luogo al proprio "giardino di casa" e disinteressandosi del valore di interesse nazionale che l'opera rappresenta. La descrizione giornalistica dominante è stata quindi caratterizzata dalla costruzione di forti polarizzazioni: da una parte l'opera, che rappresenta l'interesse generale, la modernizzazione, la condizione dell'inserimento futuro dell'Italia nelle grandi reti degli scambi commerciali, "l'aggancio all'Europa"; dall'altra la popolazione della Val di Susa, portatrice di interessi locali spesso difesi sulla base di credenze ed argomentazioni anti-scientifiche e incline ad opporsi a una modernizzazione letta come invasione del proprio territorio.<sup>27</sup>

Le osservazioni di Caruso rispondono pienamente alla nostra domanda. Per dare loro maggiore concretezza vogliamo portare alcuni esempi, tratti dall'analisi condotta da Antonio Calafati su tre grandi quotidiani (*La Stampa*, *Il Corriere della Sera* e *La Repubblica*) nelle settimane successive agli scontri di Venaus.<sup>28</sup> L'obiettivo dell'autore era diverso dal nostro: Calafati ha cercato sui giornali, senza successo, «le ragioni del sì», ovvero le argomentazioni politiche e tecniche sulla base delle quali si è deciso di realizzare la Torino-Lione. Nel fare questo ha però anche portato alla luce, indirettamente, alcuni *leitmotiv* che hanno caratterizzato la narrazione giornalistica di quel periodo.

Tutti e tre i quotidiani, «per giorni e senza pudore», hanno chiamato "ribelli" i manifestanti.<sup>29</sup>

Secondo *La Stampa* il TAV è un'opera di interesse generale, «indispensabile per il futuro del Piemonte e dell'intera Valle Padana» e per «lo sviluppo dell'intera area del Nord-ovest».<sup>30</sup> Non solo la Torino-Lione, ma l'intero Corridoio 5 è un progetto «razionale e opportuno», che va realizzato per «salvare la modernità, evitare la sua demonizzazione»;<sup>31</sup> chi si oppone è dunque irrazionale e demonizza la modernità. Lucia Annunziata riprende questo tema, proponendo la dicotomia *modernità/nostalgia* come chiave di lettura della protesta, prima di sostenere che «lo scavo che si arresta al di qua

---

<sup>27</sup> Loris Caruso, "Nuove forma dell'azione collettiva: il caso della Val di Susa in una prospettiva comparata con la Francia", in *Sociologia e Ricerca Sociale*, anno 3, n.1, gennaio 2006. In rete: [http://www.newsletterdisociologia.unito.it/archivio/Studenti%20all'opera/Laboratorio/Caruso%20gennaio\\_06.pdf](http://www.newsletterdisociologia.unito.it/archivio/Studenti%20all'opera/Laboratorio/Caruso%20gennaio_06.pdf).

<sup>28</sup> Antonio G. Calafati, *Dove sono le ragioni del sì? La "Tav in Val di Susa" nella società della conoscenza*, Edizioni SEB, Torino, 2006.

<sup>29</sup> *Ibidem*, p.43.

<sup>30</sup> Luigi La Spina, "Il simbolo dell'Italia peggiore", *La Stampa*, 7 dicembre 2005. In Calafati, *op. cit.*, pp.24-25.

<sup>31</sup> Barbara Spinelli, "Le parole militarizzate", *La Stampa*, 9 dicembre 2005. In Calafati, *op. cit.*, pp.56-58. Il Corridoio 5, di cui la Torino-Lione rappresenta un piccolo segmento, è ancora ben lontano dalla realizzazione; si veda a questo proposito Andrea De Benedetti, Luca Rastello, *Binario morto*, Chiarelettere, Milano, 2013.

delle Alpi è una fiammeggiante rappresentazione materiale di questo nostro fermarci ai confini». <sup>32</sup>

Il tema dell'interesse generale e della competitività italiana si ripropone su *Il Corriere della Sera*, affiancato a quello dell'irrazionalità degli oppositori: «senza Tav lasceremo nelle mani dei nostri concorrenti l'Europa danubiano-balcanica. [...] Opporsi alla realizzazione della Lione-Torino è sciocco, autolesionistico persino». <sup>33</sup> I NO-TAV vengono dipinti come egoisti e intransigenti: «i locali sono per il no punto e basta»; <sup>34</sup> «non sono nuovi pellerossa, ma solo egoisti». <sup>35</sup> Ma sono anche ribelli, turbolenti, fobici e particolaristi; si parla infatti di «movimenti ribellisti sempre votati a ogni turbolenta contestazione», di «agitazioni fondate su fobici pregiudizi», di un progetto «strenuamente avversato con argomenti opinabili anche se con apprensioni plausibili (*sic*) da parte dei valligiani», e di «ribellioni dei particolarismi locali e ostinate agitazioni degli estremisti ecologici contro tutto». <sup>36</sup>

Similmente *La Repubblica* descrive gli oppositori in tono derisorio come «i professionisti del no, che non vogliono il Ponte di Messina perché disturba il volo delle cicogne, le autostrade perché disturbano la linea del paesaggio, i porti turistici perché minacciano gli scorfani maculati». <sup>37</sup> Particolare attenzione viene riservata anche alle «diffidenze emotive sulla Tav e sul Mose», analoghe a quelle sorte nel 1500 durante la ricostruzione del Ponte di Rialto. La «voce popolare» si opponeva agli «ardimentosi costruttori» che decisero di riedificarlo in pietra anziché in legno. Oggi è «considerato in tutto il mondo uno dei grandi simboli della Serenissima»; ma attualmente la costruzione di nuove opere è avversata «dall'emergere di partiti che trovano in un ambientalismo assoluto la loro ragione d'essere». <sup>38</sup>

A questo proposito ci sembra significativo il commento di Calafati:

L'ambientalismo e la valutazione dell'impatto ambientale non hanno nulla a che vedere con le caricaturali rappresentazioni che ne danno i nostri editorialisti. Il tema dell'accertamento e della valutazione degli effetti ambientali del processo economico è incastonato profondamente nei fondamenti giuridici delle società moderne. Non sono una fobia o una

---

<sup>32</sup> Lucia Annunziata, «Il simbolo del rifiuto», *La Stampa*, 8 dicembre 2005. In Calafati, *op. cit.*, pp.42-44.

<sup>33</sup> Sergio Romano, «Reticenze e ambiguità», *Il Corriere della Sera*, 7 dicembre 2005. In Calafati, *op. cit.*, p.30.

<sup>34</sup> Angelo Panebianco, «Il copione dell'illegalità», *Il Corriere della Sera*, 8 dicembre 2005. In Calafati, *op. cit.*, pp.50-51.

<sup>35</sup> Paolo Liguori, «Non vedo nuovi pellerossa, ma solo egoisti», *Il Corriere della Sera*, 7 dicembre 2005. In Calafati, *op. cit.*, p.32.

<sup>36</sup> Alberto Ronchey, «Senza tunnel e senza futuro», *Il Corriere della Sera*, 7 gennaio 2006. In Calafati, *op. cit.*, pp.62-65.

<sup>37</sup> Sebastiano Messina, «Meglio lenti», *La Repubblica*, 8 dicembre 2005. In Calafati, *op. cit.*, p.45.

<sup>38</sup> Mario Pirani, «Diffidenze emotive sulla Tav e sul Mose», *La Repubblica*, 19 dicembre 2005. In Calafati, *op. cit.*, pp.47-48.

fissazione di qualche scalmanato. Sono uno degli attributi fondamentali della modernità.<sup>39</sup>

Nel complesso la narrazione giornalistica usa toni più accessi rispetto a quella governativa, ma le analogie di fondo risultano evidenti. Questo aspetto assume particolare rilevanza quando si considera la profonda influenza dei quotidiani nel determinare la forma e i contenuti del dibattito pubblico:

I grandi quotidiani non generano soltanto informazione, nel senso di “notizie di fatti”. Essi generano – e qui hanno veramente il monopolio nei confronti dell’opinione pubblica – *schemi interpretativi*. Producono e diffondono nella società modelli esplicativi, ipotesi teoriche, conoscenza. Orientano in modo decisivo il focus cognitivo degli individui e della società. [...] Per questa ragione, il modo in cui i (grandi) quotidiani funzionano è una questione fondamentale per la qualità dei processi decisionali di una collettività.<sup>40</sup>

Infatti, come ha dimostrato l’analisi condotta dall’Osservatorio del Nord Ovest, avere una conoscenza fondata sulle informazioni veicolate dai *mass media* spinge a sviluppare un atteggiamento positivo nei confronti del TAV; viceversa, leggere documenti scientifici sul suo impatto ambientale o discutere con chi ha letto tali studi spinge a sviluppare un atteggiamento di opposizione all’opera.<sup>41</sup>

Non stupisce quindi che il movimento NO-TAV abbia un rapporto travagliato con i media:<sup>42</sup> seguendo il ragionamento di Calafati, «l’Italia non è piena di cittadini che coltivano nostalgie preventive», ma di cittadini che sollevano un tema fondamentale: quello inerente alle procedure di decisione sui grandi progetti infrastrutturali; perché «la scelta culturalmente e scientificamente più arretrata che in questo momento si possa fare è difendere i megaprogetti senza riserve».<sup>43</sup>

---

<sup>39</sup> Calafati, *op. cit.*, p.66.

<sup>40</sup> *Ibidem*, pp.85-86; corsivo dell’autore.

<sup>41</sup> Osservatorio del Nord Ovest, *Dodicesimo rapporto focalizzato. Valsusa, Italia. La Tav e le grandi opere nella percezione dell’opinione pubblica*, Università degli Studi di Torino, Dipartimento di Scienze sociali, settembre-ottobre 2006, p.22. In rete: [http://www.webalice.it/davi.luciano/Documenti\\_TAV/Rapporto\\_VS\\_set-ott-06.pdf](http://www.webalice.it/davi.luciano/Documenti_TAV/Rapporto_VS_set-ott-06.pdf).

<sup>42</sup> Per maggiori dettagli su questo punto si veda il capitolo 6 (*NO-TAV: un laboratorio per i Cinque Stelle?*).

<sup>43</sup> Calafati, *op. cit.*, p.49.

### **Osservazioni conclusive**

Abbiamo mostrato nel dettaglio, ripercorrendo tutte le fasi del conflitto, che l'origine della protesta e il suo acuirsi nel tempo possono essere in gran parte imputati ai numerosi errori comunicativi commessi dai proponenti negli ultimi 25 anni.

Tuttavia la narrazione della protesta fornita dal Governo e dalla stampa si concentra sul particolarismo, sull'irrazionalità, sull'egoismo e sull'atteggiamento tecnofobo degli oppositori.

Questi due fattori hanno contribuito a portare il conflitto al massimo livello di polarizzazione. Se inizialmente la comunità valsusina percepiva di essere esposta ai rischi ambientali e sanitari causati a livello locale dal TAV in nome di un vantaggio per il Paese, oggi la situazione è cambiata. Il rischio percepito dai NO-TAV riguarda soprattutto la mancanza di democrazia e i meccanismi di corruzione in Italia; gli unici beneficiari del treno veloce sarebbero la politica e le imprese. Il conflitto si è polarizzato al punto che, agli occhi degli oppositori, non coinvolge più solo i NO-TAV e i proponenti l'opera; in maniera molto più ampia il conflitto vedrebbe oggi contrapposti i cittadini in generale ai poteri forti di tipo economico e politico.



## **NO-TAV: un laboratorio per i Cinque Stelle?**

### **Democrazia partecipata, rapporto con i media, coordinamento attraverso la rete e rilevanza della conoscenza tecnico-scientifica a confronto**

Il movimento NO-TAV ha una serie di caratteristiche distintive: si oppone al treno veloce, prende le decisioni seguendo un processo democratico partecipato, lamenta un rapporto conflittuale con i media, usa la rete come strumento per coordinarsi e attribuisce grande rilevanza alle conoscenze di tipo tecnico-scientifico.

Su questi aspetti insiste anche un altro movimento italiano: il Movimento Cinque Stelle (M5S), che dal febbraio 2013 è diventato la prima forza politica in 40 dei 44 municipi della Comunità montana,<sup>1</sup> e che, al di là dei giudizi di merito, rappresenta secondo molti osservatori una delle maggiori novità nel panorama politico italiano ed europeo.<sup>2</sup>

È possibile che l'esperienza maturata dal movimento NO-TAV abbia influito sul M5S? In altri termini, si può dire che il movimento contro il TAV abbia costituito un laboratorio per i Cinque Stelle?

#### **Metodo**

Per rispondere alla domanda abbiamo intervistato quattro persone che conoscono da vicino sia la realtà del movimento NO-TAV che quella del M5S. In particolare, tre fra gli interpellati sono esponenti del movimento NO-TAV che ora siedono fra i banchi del M5S in Parlamento:

- Alberto Airola, senatore, originario di Moncalieri (TO). Comincia a interessarsi al movimento contro il treno veloce nel 2004, quando cura la fotografia del documentario *NO-TAV, gli indiani di Valle*.<sup>3</sup> Durante le riprese ha modo di conoscere sia i problemi

---

<sup>1</sup> Marco Giavelli, "Le valli nelle mani di Grillo: è il primo partito in 40 Comuni su 44", *Luna Nuova*, 27 febbraio 2013. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-03/sint-risul-vot-27-2-13.htm>.

<sup>2</sup> Si veda per esempio Bill Emmott, già *editor* di *The Economist* e co-autore del documentario *Girlfriend in a Coma*, sulle pagine di *The Times*: «Beppe Grillo's success should send shockwaves across Europe. Angry Voters want a new, positive vision. [...] M5S is the most notable and innovative element of the Italian and European political scene» (da Bill Emmott, "Britain can't afford to ignore Italy's new clown", *The Times*, 28 febbraio 2013. In rete: [www.thetimes.co.uk/tto/opinion/columnists/article3701327.ece](http://www.thetimes.co.uk/tto/opinion/columnists/article3701327.ece)); oppure Giuliano Bobba e Duncan McDonnell sul blog *European Politics and Policy* della London School of Economics and Political Science: «M5S is a political force unlike any ever seen in Italy or anywhere else in Europe» (in rete: [blogs.lse.ac.uk/euoppblog/2012/12/13/beppe-grillo-2012/#Author](http://blogs.lse.ac.uk/euoppblog/2012/12/13/beppe-grillo-2012/#Author)).

<sup>3</sup> Il documentario di Adonella Marena è disponibile in rete all'indirizzo: [www.youtube.com/watch?v=BS6WLg5OK0s](http://www.youtube.com/watch?v=BS6WLg5OK0s).

tecnici legati al TAV sia il popolo della Valsusa, che decide di sostenere partecipando alle manifestazioni e realizzando *reportage* fotografici. Incontra il M5S nel 2010.

- Laura Castelli, deputata, originaria di Collegno (TO). Inizia a prendere parte alle proteste valsusine nel 2003; gradualmente il suo impegno si estende ai presidi contro i carotaggi e alle riunioni dell'assemblea permanente NO-TAV. Segue il M5S dalla sua nascita, nel 2009.

- Marco Scibona, senatore, originario di Bussoleno (TO). Fa parte del movimento NO-TAV fin dai primi anni Novanta. Si interessa al M5S «da prima che nascesse»:<sup>4</sup> già nel 2005 a Venaus porta appeso al collo un cartello con il motto di Grillo «Siamo tutti valsusini».

Il quarto personaggio che abbiamo scelto di intervistare è Alberto Perino, storico portavoce del movimento NO-TAV e simpatizzante del M5S.

Avremmo voluto raccogliere anche l'opinione di Beppe Grillo, che ha cominciato a interessarsi attivamente alla causa NO-TAV già prima di diventare il co-fondatore del Movimento Cinque Stelle. Nonostante la nostra insistenza, tuttavia, non abbiamo ricevuto risposta.

Gli intervistati sono stati contattati via *e-mail*; le interviste, semistrutturate, sono state condotte su *Skype* e registrate con *Skype Recorder* previa autorizzazione degli interessati.<sup>5</sup> I trascritti sono disponibili in forma integrale in Appendice.

Oltre a porre agli intervistati la domanda diretta («In che misura il movimento NO-TAV è stato un laboratorio per il M5S?»)<sup>6</sup> abbiamo approfondito assieme a loro la natura delle analogie tra i due movimenti, concentrandoci in particolare su quattro temi: democrazia partecipata, rapporto con i media tradizionali, importanza attribuita alla conoscenza tecnico-scientifica e coordinamento attraverso la rete. Quella che di seguito proponiamo è un'analisi costruita incrociando le risposte degli intervistati.

### **Movimento NO-TAV: un laboratorio per il M5S?**

Posti di fronte alla domanda diretta, tutti e tre i parlamentari forniscono con decisione una risposta positiva. Alla radice dei due movimenti ci sono «le stesse basi e le stesse idee», e «sicuramente ci sono una serie di affinità».<sup>6</sup> Il movimento NO-TAV ha costituito per il M5S un laboratorio civile, mostrando come sia possibile mantenere unito un gruppo anche senza dotarsi delle regole usate dai partiti politici.<sup>7</sup>

Per chi è stato coinvolto in prima persona, il movimento valsusino è stato un *campo d'addestramento, una scuola pratica di vita, un'esperienza formativa importante*.<sup>8</sup> Ma ha

---

<sup>4</sup> Marco Scibona, in *Appendice*, p.124.

<sup>5</sup> Le interviste sono state rilasciate all'autrice il 19 agosto 2013 (Alberto Airola), il 23 agosto 2013 (Laura Castelli e Marco Scibona) e il 2 settembre 2013 (Alberto Perino). Ciascuna intervista è durata circa un'ora.

<sup>6</sup> Marco Scibona, in *Appendice*, p.126.

<sup>7</sup> Laura Castelli, in *Appendice*, p.121.

<sup>8</sup> Alberto Airola, in *Appendice*, p.116.

costituito un laboratorio anche per chi non ha vissuto da vicino la protesta valsusina: le ragioni dell'opposizione al treno veloce sono note dal 2005 anche su scala nazionale,<sup>9</sup> e «molti fra i Cinque Stelle, pur non essendo piemontesi, avevano già a cuore la questione TAV prima che il M5S nascesse».<sup>10</sup>

Lo stesso Grillo prima di quella data era stato più volte in Valsusa; conosceva i componenti di spicco del movimento NO-TAV e le ragioni della protesta, che diffondeva attraverso il proprio blog. Durante i suoi spettacoli presentava la Torino-Lione come «una delle oscenità e degli sprechi più grossi attuati da questo mondo politico»; in alcune occasioni aveva invitato Alberto Perino e il professor Claudio Cancelli a parlarne sul palco.<sup>11</sup> «Magari» commenta il senatore Scibona «lui stesso ha visto in questa esperienza, come in altre avvenute sul territorio nazionale, un esempio che poteva essere seguito per realizzare l'idea che aveva in mente».<sup>12</sup>

Dopo la fondazione del M5S Grillo continua a sostenere da vicino i NO-TAV: assieme a loro nel dicembre 2010 violerà i sigilli della baita Clarea, sequestrata come abuso edilizio. Perino ricorda l'accaduto con queste parole:

Beppe Grillo è venuto lì mentre la baita era sotto sequestro. Ha fatto un bellissimo gesto, perché poteva limitarsi a venire e stare fuori. Invece ha voluto entrare; mi ha detto: «Entro per essere denunciato». C'erano tutte le televisioni; naturalmente l'hanno denunciato, e adesso lui e io siamo denunciati per violazione di sigilli insieme a tutti gli altri che l'hanno costruita.<sup>13</sup>

Tuttavia, quando gli chiediamo se il movimento NO-TAV abbia costituito un laboratorio per il M5S, Perino risponde:

Non penso proprio. Credo che siano cose parallele. Ci sono molti casi simili al nostro anche in Italia. Non abbiamo mica inventato l'acqua calda, l'acqua calda c'era già. [...] Il M5S ha una sua storia e noi ne abbiamo una nostra. Se in valle e nella zona di Torino moltissimi di quelli che oggi rappresentano il M5S in Parlamento sono NO-TAV, è perché prima erano NO-TAV e poi sono diventati Cinque Stelle. A livello delle singole persone, nella loro esperienza, sicuramente il movimento NO-TAV può essere servito. Ma io non mi arrogo il diritto di dire che il Movimento Cinque Stelle ha copiato dal movimento NO-TAV. Forse siamo stati un esempio; però non me la sento di dire «se non c'eravamo noi non ci sarebbero stati loro», assolutamente no. Anche quando si costruisce un qualunque oggetto è difficile fare qualcosa di così innovativo che non ricorda nulla di quello che

---

<sup>9</sup> Nel 2005 sono infatti avvenuti in Valsusa i primi grossi scontri tra le forze dell'ordine e il movimento NO-TAV. Si veda il capitolo 2 (*Il TAV, una storia in tre atti. Prima dell'Osservatorio: 1989-2005.*)

<sup>10</sup> Marco Scibona, in *Appendice*, p.127.

<sup>11</sup> Alberto Perino, in *Appendice*, p.136.

<sup>12</sup> Marco Scibona, in *Appendice*, p.127.

<sup>13</sup> Alberto Perino, in *Appendice*, p.136.

c'è stato prima. Li abbiamo contaminati, diciamo così; forse abbiamo contaminato anche il M5S.<sup>14</sup>

Come vedremo meglio in seguito, il portavoce NO-TAV ritiene che fra i due movimenti ci sia una differenza *fondamentale*: «il M5S vive soprattutto sul *web*, e questa è una mia critica; noi invece abbiamo fatto la scelta di parlare con la gente».<sup>15</sup>

A parte questo, la sua risposta negativa sembra dettata da una forma di umiltà: «non abbiamo inventato l'acqua calda», dice, e «non mi arrogo il diritto di dire che il M5S ha copiato dal movimento NO-TAV». Una volta sgombrato il campo dai fraintendimenti, tuttavia, Perino ammette che il movimento NO-TAV potrebbe aver influito sui singoli componenti del Movimento Cinque Stelle, e che a livello più generale potrebbe essere stato *un esempio*: tutto sommato, potrebbe aver *contaminato anche* il M5S. Perino usa la parola “anche”, forse consapevole dell'influenza esercitata dai NO-TAV su molti movimenti che partono “dal basso”.

Complessivamente le risposte degli intervistati sembrano finora compatibili con la nostra ipotesi. Analizziamo dunque quanto ci hanno detto riguardo alle analogie fra i due movimenti dal punto di vista della democrazia partecipata, del rapporto con i media, dell'importanza attribuita alla conoscenza tecnico-scientifica e dell'uso della rete.

### [1. La democrazia partecipata]

Fin dalla nascita il movimento NO-TAV è stato caratterizzato dall'eterogeneità dei suoi componenti:

Molti fenomeni sociali di protesta coinvolgono categorie omogenee di persone. La cosa incredibile della Valsusa era che si trattava di un movimento trasversale a tutti gli strati della società: dal ragazzino alternativo alla madamina piemontese, dai cattolici agli atei, fino agli anarchici pacifisti. Alle manifestazioni vedevi la macchina del vigile con l'altoparlante seguita dai vari gruppi, dai più alternativi ai più conformati alla società, e capivi quanta forza avesse la gente quando si univa.<sup>16</sup>

Fermo restando il rifiuto delle idee di stampo fascista e razzista, il movimento è inclusivo, «aperto ad accogliere tutti con il massimo interesse, perché si parte dal presupposto che tutti possono essere utili alla battaglia che si porta avanti».<sup>17</sup>

Ciò che mantiene unito un gruppo così eterogeneo è la sua orizzontalità. All'interno del movimento NO-TAV infatti non esistono vertici; alcune figure hanno un maggior

---

<sup>14</sup> *Ibidem*, pp.136-137.

<sup>15</sup> *Ibidem*, p.137.

<sup>16</sup> Alberto Airola, in *Appendice*, p.112.

<sup>17</sup> Laura Castelli, in *Appendice*, p.118.

risalto mediatico, ma non esiste un *leader*. Le decisioni vengono prese in maniera partecipata durante le riunioni dell'assemblea permanente.

Le riunioni, aperte a tutti, si tengono in un Comune sempre diverso, e vedono una partecipazione molto ampia. Tutti hanno uguale diritto a esprimere la propria opinione; l'eterogeneità dei convenuti, ciascuno con il suo punto di vista, permette di sviscerare ogni aspetto delle questioni e di mettere in campo molte idee differenti.

L'obiettivo è quello di raggiungere l'unanimità attraverso il confronto, senza che ci sia bisogno di arrivare a una votazione; si tratta di un processo delicato che richiede pazienza e delicatezza, come spiega Perino:

Durante le assemblee parliamo, e cerchiamo di prendere le decisioni all'unanimità, facendo proposte, discutendole, modificandole... Ma stiamo sempre attenti a fare proposte che possano già andare bene per tutti, perché gestire un movimento come il nostro è estremamente complesso. Siamo come una bolla di sapone o di vetro, bellissima, però incredibilmente delicata. Nessuno può romperla; ma noi possiamo distruggerla dall'interno se non facciamo attenzione. Non bisogna mai tirare troppo la corda, mai imporre la propria idea, ma mediarla fin dall'inizio con quelle che potrebbero essere le altre posizioni. Già nel Coordinamento dei comitati, che precede sempre le assemblee, si cerca di smussare tutti gli angoli e di eliminare i punti di attrito.<sup>18</sup>

Secondo i parlamentari che abbiamo intervistato il movimento NO-TAV ha costituito da questo punto di vista un laboratorio per il M5S. Anche all'interno del movimento fondato da Grillo infatti «non ci sono vertici: tutti possono contribuire con un'idea o un abbozzo di risoluzione a qualsiasi questione, a prescindere dal ruolo che hanno».<sup>19</sup>

L'esperienza NO-TAV tuttavia non è facile da replicare: si tratta di «un'evoluzione della pratica democratica alla quale noi italiani non siamo per niente abituati», che richiede «un'educazione specifica, di ogni singolo». I Cinque Stelle hanno intrapreso «un percorso di educazione» in tal senso; e anche se «inevitabilmente il sistema prevede che si mandi un rappresentante a Roma», ritengono che sia possibile legare questo rappresentante «a una serie di decisioni condivise».<sup>20</sup>

Le decisioni che riguardano il M5S vengono prese sia durante le riunioni sia in rete, attraverso le *mailing list* e i Meetup: le questioni all'ordine del giorno vengono esposte e votate da ognuno.<sup>21</sup> L'esperienza NO-TAV viene replicata più fedelmente a livello

---

<sup>18</sup> Alberto Perino, in *Appendice*, pp.131-132.

<sup>19</sup> Marco Scibona, in *Appendice*, p.126.

<sup>20</sup> Alberto Airola, in *Appendice*, p.114.

<sup>21</sup> Marco Scibona, in *Appendice*, p.125. Meetup.com è un servizio di *social network* che consente ai membri di unirsi a gruppi creati attorno a un comune interesse, facilitandone l'incontro. Nel 2005 hanno cominciato a usarlo anche i simpatizzanti di Beppe Grillo, che scrisse sul suo blog: «Ho pensato a come fare per dare a tutti coloro che seguono il mio blog l'opportunità di incontrarsi fra loro, discutere, prendere iniziative, vedersi di persona. Ho deciso di utilizzare Meetup» (tratto da: [www.beppegrillo.it/meetup/](http://www.beppegrillo.it/meetup/)).

locale: per esempio «il M5S Piemonte non ama votare: si discute finchè si arriva a una scelta che sia sentita da tutti». Rispetto alle decisioni prese a maggioranza, raggiungere l'unanimità assicura un gruppo unito, che «affronterà la questione con una forza decisamente maggiore e risultati migliori».<sup>22</sup>

## [2. Il rapporto con i media tradizionali]

«I NO-TAV, soprattutto con certe testate che sono veramente schierate a favore del treno, hanno sempre avuto un rapporto molto critico, estremamente conflittuale».<sup>23</sup> Una delle ragioni è il modo in cui la stampa italiana tratta gli aspetti tecnico-scientifici legati al treno veloce. I media «evitano accuratamente» di metterli in risalto, nonostante a ogni conferenza stampa il movimento NO-TAV fornisca «un bel fascicoletto che riporta dati veri e puntuali».<sup>24</sup> L'informazione, secondo gli intervistati, di certo non aiuta i cittadini a capire meglio:

Nei telegiornali, nell'informazione corrente, la tendenza è sempre più quella di ridurre tutto a slogan, dettati in questo caso dal potere politico lobbistico italiano; bisogna ripetere le paroline «collegamento con l'Europa», «nuovo commercio», «ripresa economica del Piemonte», «grandi opportunità di lavoro per la valle», «rilancio dell'economia»... Loro prendono questi concetti, li usano, li ripetono fino alla nausea; e tu di contro con cosa arrivi? Con un faldone di dimostrazioni tecniche degli ingegneri dei trasporti del Politecnico. [...] Ma non si arriva alla fase del dibattito vero perché c'è un filtro precedente che lavora di banalità e slogan propagandistici che blocca e frena qualsiasi discussione; e tu, cittadino serio e serio professionista, quando porti la tua argomentazione ti trovi di fronte a un muro di bugie e banalità di bassa lega.<sup>25</sup>

Il problema dunque non riguarda solo la mancata trattazione degli aspetti tecnico-scientifici, ma la contemporanea pervasività di una serie di frasi fatte prive di riscontro con la realtà: parlando del TAV «i media – che in questo sono assolutamente i maggiori colpevoli – hanno sempre dato notizie false, assecondando il regime e le lobby; hanno sempre portato avanti una campagna di disinformazione ben finanziata con i nostri soldi».<sup>26</sup>

Così, se da una parte c'è «una trasversalità politica e dell'informazione che lavora costantemente a disinformare più che a informare, e a cercare di illudere le persone che

---

<sup>22</sup> Laura Castelli, in *Appendice*, p.120.

<sup>23</sup> Alberto Airola, in *Appendice*, p.115.

<sup>24</sup> Marco Scibona, in *Appendice*, p.128.

<sup>25</sup> Alberto Airola, in *Appendice*, p.117.

<sup>26</sup> Marco Scibona, in *Appendice*, p.128.

quest'opera sia necessaria»,<sup>27</sup> dall'altra c'è «quel discorso *mainstream* per cui una balla raccontata bene per tre volte diventa una verità».<sup>28</sup>

In altri termini, dice Airola, il punto non sarebbe il rapporto dei NO-TAV con i media, ma quello dei media con l'informazione (e con la politica). Se è vero che «la TV ha sempre cercato di demonizzare i NO-TAV»,<sup>29</sup> il problema è però più generale, e riguarda la scarsa obiettività dei mezzi d'informazione in Italia. «Oramai l'informazione televisiva e gran parte di quella fornita dalla stampa è assolutamente a senso unico, manipolata e controllata».<sup>30</sup>

Alla radice del rapporto conflittuale con i media che caratterizza sia i NO-TAV che il M5S ci sarebbe dunque la situazione *drammatica* dei media in Italia. A questo proposito i parlamentari sottolineano le forti somiglianze tra i due movimenti: «le forme di reticenza che emergono a proposito del movimento NO-TAV emergono anche a proposito del M5S. È il male dell'informazione in Italia: le lobby, gli interessi, la politica dentro l'informazione».<sup>31</sup> Entrambi i movimenti, anche se per «problematiche leggermente diverse», lamentano che «i media italiani sono allineati e coperti nel dare una versione dei fatti che è totalmente difforme dalla realtà».<sup>32</sup>

Davanti alla consapevolezza che «nell'Italia di oggi senza TV è veramente difficile uscire dal locale»,<sup>33</sup> però, «nessun giornalista è mai stato mandato via dalla Val di Susa, e si è anzi cercato di fare in modo che le istanze NO-TAV venissero diffuse».<sup>34</sup> Il movimento NO-TAV temeva di sparire completamente dai media; «e anche il M5S ha questa paura».<sup>35</sup> Un elemento di ambiguità, che rende possibile un'unica contromisura: trattare diversamente i giornalisti che non danno un'informazione corretta, evitando di rilasciare interviste o dicendo appena l'indispensabile, «consci che qualsiasi frase verrebbe strumentalizzata».<sup>36</sup>

In questo senso l'esperienza dei NO-TAV con i media è stata significativa per il M5S: ha insegnato loro «che quando un giornalista ti fa una domanda non sempre vuole ascoltare la tua risposta; che spesso un articolo può non riportare le tue dichiarazioni reali; e anche a fare le querele ai giornalisti».<sup>37</sup>

Secondo gli intervistati però la situazione dei media italiani ha almeno un effetto positivo: «la televisione genera, come l'anello di Tolkien, un potere che va poi a danno

---

<sup>27</sup> Alberto Airola, in *Appendice*, p.115.

<sup>28</sup> Alberto Perino, in *Appendice*, p.135.

<sup>29</sup> Alberto Airola, in *Appendice*, p.115.

<sup>30</sup> *Idem*.

<sup>31</sup> Laura Castelli, in *Appendice*, p.120.

<sup>32</sup> Marco Scibona, in *Appendice*, p.126.

<sup>33</sup> Alberto Airola, in *Appendice*, p.115.

<sup>34</sup> Marco Scibona, in *Appendice*, p.126.

<sup>35</sup> Alberto Airola, in *Appendice*, p.115.

<sup>36</sup> Marco Scibona, in *Appendice*, p.126.

<sup>37</sup> Laura Castelli, in *Appendice*, p.120.

di chi lo usa».<sup>38</sup> La divergenza fra la realtà e le notizie trasmesse dalla stampa ha contribuito a svegliare le coscienze in Valsusa, anche nella popolazione «più assopita, o non particolarmente rivoluzionaria».<sup>39</sup> E se Perino dichiara: «Io mi metto nei panni di uno che abita a Canicattì. Se si informa solo attraverso la televisione e i giornali ci vede come terroristi»,<sup>40</sup> Laura Castelli considera la situazione con maggiore ottimismo:

Questo modo di fare informazione è un'arma a doppio taglio: ora la gente, grazie al movimento NO-TAV ma anche al M5S, si sta accorgendo in prima persona che nella televisione e nei giornali c'è qualche cosa che non va. Mio nonno, a 90 anni, mi dice: «Accendo internet perché oggi il telegiornale non mi ha convinto». Le persone si stanno svegliando; e la rete sicuramente aiuta molto.<sup>41</sup>

### [3. La rilevanza attribuita alla conoscenza tecnico-scientifica]

«Una delle prime cose che impari è che il movimento NO-TAV si basa sulla conoscenza».<sup>42</sup> Tutti gli intervistati insistono a più riprese sul fatto che «qualsiasi abitante della Val di Susa sa molte più cose sul progetto TAV dei tecnici che dicono di averlo progettato, perché ha studiato e ha partecipato a un'infinità di serate».<sup>43</sup>

Fin dall'inizio i NO-TAV si sono impegnati nella produzione di dati e ricerche per essere in grado di confrontarsi con le istituzioni sul piano tecnico-scientifico; «mai nella sua storia il movimento NO-TAV si è comportato come quello che dice "no" a prescindere; lo ha sempre fatto con cognizione di causa, studiando ogni documento in maniera approfondita».<sup>44</sup> Un percorso reso più difficile dalla reticenza dei promotori: «hanno cambiato numerose volte i progetti senza avvertire la popolazione, che ha dovuto faticare per ottenere le informazioni»<sup>45</sup> su cui basare le proprie analisi. L'esteso *corpus* di conoscenze prodotto dal movimento viene invece messo a disposizione di tutti: «sui principali siti NO-TAV chiunque può trovare tante informazioni per capire le ragioni della protesta».<sup>46</sup>

Il Movimento Cinque Stelle «ha imparato dal movimento NO-TAV a essere prima di tutto sostanza, quindi preparazione e competenze; le serate di informazione al pubblico e le riunioni caratterizzano in maniera molto forte anche il M5S».<sup>47</sup> Questo deriva dal fatto che molti dei Cinque Stelle fanno parte anche di altri movimenti, per esempio il

---

<sup>38</sup> Alberto Airola, in *Appendice*, p.115.

<sup>39</sup> Marco Scibona, in *Appendice*, p.126.

<sup>40</sup> Alberto Perino, in *Appendice*, p.135.

<sup>41</sup> Laura Castelli, in *Appendice*, p.120.

<sup>42</sup> *Ibidem*, p.118.

<sup>43</sup> Marco Scibona, in *Appendice*, p.127.

<sup>44</sup> Laura Castelli, in *Appendice*, p.118.

<sup>45</sup> Alberto Airola, in *Appendice*, p.116.

<sup>46</sup> Laura Castelli, in *Appendice*, p.119.

<sup>47</sup> *Ibidem*, p.121.



movimento Rifiuti Zero o i NO-MUOS, che come il movimento NO-TAV attribuiscono molta importanza all'aspetto tecnico-scientifico:

Nonostante molti li vedano come “i gruppi del NO” si tratta di gruppi propositivi, che hanno messo a punto una serie di soluzioni per affrontare diversamente le questioni di cui si occupano. Hanno un'idea e una visione del mondo completamente diversa da quella corrente, organica, totalmente ignorata dall'attuale sistema politico. A fronte di un mondo che si perde in mille rivoli di clientele e arcipelaghi di pirati c'è un mondo di cittadini che si sono stufati: tecnici o semplici appassionati di energia verde, di ambiente, di opere ingegneristiche e via dicendo. Si occupano dei problemi a livello locale, e fanno rete con altri gruppi che condividono una visione del mondo analoga; si organizzano e portano avanti non solo l'opposizione, ma anche un modello alternativo di vita.<sup>48</sup>

Il M5S dunque concorda con il movimento valsusino sul fatto che le persone debbano «partecipare attivamente alla loro formazione e informazione personale con una certa coscienza», perché «ogni cittadino informato è un cittadino consapevole; è molto più difficile turlupinarlo o buggerarlo, perché saprà discernere la verità dal falso»;<sup>49</sup> solo in questo modo le decisioni politiche possono essere condivise in maniera veramente ampia.<sup>50</sup>

### [3. Il coordinamento attraverso la rete]

Per il movimento NO-TAV la rete riveste un ruolo importante non solo dal punto di vista della diffusione di informazioni, ma anche sotto il profilo organizzativo: la *mailing list* «permette a tutti di essere aggiornati nello stesso momento anche su questioni microscopiche»,<sup>51</sup> e assieme ai *social network* ha consentito di «lanciare allarmi a qualsiasi ora del giorno e della notte per richiamare l'attenzione su un evento particolare».<sup>52</sup>

Da questo punto di vista però gli interpellati mettono in luce sia le somiglianze sia le differenze tra i due movimenti.

Secondo il senatore Scibona «le analogie ci sono, anche se il percorso è stato per certi versi opposto»: il movimento NO-TAV ha cominciato, per conformazione e per stratificazione di età, dalle assemblee dal vivo; poi ha iniziato ad avvalersi anche della rete informatica, ma «come una sorta di corollario». Il M5S ha fatto il contrario: è partito da un'associazione virtuale tramite forum, *mailing list* e Meetup per poi scendere dal virtuale nel fisico e organizzare incontri, riunioni, assemblee e agorà di

---

<sup>48</sup> Alberto Airola, in *Appendice*, p.113.

<sup>49</sup> Marco Scibona, in *Appendice*, p.127.

<sup>50</sup> Alberto Airola, in *Appendice*, p.114.

<sup>51</sup> Laura Castelli, in *Appendice*, p.119.

<sup>52</sup> Marco Scibona, in *Appendice*, p.125.

piazza, e «tessere nel fisico la rete che nel virtuale non sarebbe riuscita a essere così fitta». <sup>53</sup>

Questo fatto, come già accennavamo, costituisce invece secondo Alberto Perino una differenza *fondamentale* fra NO-TAV e Cinque Stelle:

Noi non siamo partiti da internet, questo è il dato fondamentale. Il M5S vive soprattutto sul *web*. Questa è una mia critica, perché io dico sempre che non tutti hanno il *web* e non tutti viaggiano *on-line*. Loro hanno fatto questa scelta, che in effetti ha pagato molto; noi invece abbiamo fatto la scelta di parlare con la gente. In questi 20 anni abbiamo tenuto migliaia e migliaia di assemblee. Siamo andati a spiegare, abbiamo puntato sul contatto personale; non a caso tutti gli osservatori dicono che in valle siamo riusciti a creare una comunità di persone come non si trova più da nessuna parte. [...] Abbiamo ricostruito quello che era forse una volta il mondo montanaro, dove si era davvero tutti per uno. Già molti anni fa, molto prima di Beppe Grillo, abbiamo detto «nessuno deve rimanere indietro»; si parte e si torna insieme. <sup>54</sup>

I NO-TAV sono una *comunità*, prima e soprattutto fisica piuttosto che virtuale; è un aspetto che il portavoce del movimento ci tiene molto a evidenziare. Fermo restando questo punto, lui stesso però nota che già molti anni prima di Grillo i valsusini seguivano il motto «nessuno deve rimanere indietro».

Dal punto di vista del senatore Airola, invece, il diverso percorso compiuto dai due movimenti rispetto alla rete non deve mettere in ombra una somiglianza profonda. Se è vero che entrambi hanno trovato nel *web* uno strumento importante, bisogna ricordare che tutti e due sono nati grazie all'iniziativa e alla partecipazione di un gruppo di persone. Anche alla base del M5S infatti ci sono «molte persone che fanno parte di tanti movimenti»:

Sono proprio queste persone ad essere diventate attiviste del gruppo che ha costituito i primi Meetup e i primi gruppi del M5S, lavorando per portare avanti le proprie idee a livello politico. Persone che per anni si sono viste fianco a fianco alle manifestazioni: un tessuto sociale fatto di docenti, studenti, borghesi, frange più alternative, che convogliano tutti nella stessa direzione. E si organizzano tramite internet, strumento che già usavano in maniera spontanea, trovandolo naturale e pratico, e anche tramite le manifestazioni di piazza. <sup>55</sup>

---

<sup>53</sup> *Idem*.

<sup>54</sup> Alberto Perino, in *Appendice*, p.137.

<sup>55</sup> Alberto Airola, in *Appendice*, p.114.

## Osservazioni conclusive

Dobbiamo innanzitutto mettere in evidenza un limite del nostro lavoro. Il criterio che abbiamo adoperato per scegliere i parlamentari da interpellare ci ha concesso il vantaggio di operare un confronto approfondito tra i movimenti, che tutti e tre gli intervistati conoscono da vicino. D'altra parte, però, quanto ci hanno detto potrebbe essere stato influenzato dalla rilevanza che il movimento NO-TAV ha avuto per loro a livello personale.

In ogni caso, le risposte che abbiamo ottenuto sembrano sostenere la nostra ipotesi: il movimento NO-TAV ha costituito un laboratorio per il M5S. Molte fra le istanze sostenute oggi dai Cinque Stelle si erano già almeno parzialmente sviluppate all'interno del movimento contro il treno veloce. A livello più generale, i due movimenti condividono un'analoga visione dell'attuale mondo politico, mediatico e sociale.

Sulla base delle testimonianze raccolte il ruolo rivestito dal movimento NO-TAV nei confronti del M5S potrebbe corrispondere a due scenari, fra loro compatibili e in parte sovrapposti.

Il primo è quello dell'*influenza*. Rispetto agli altri movimenti d'opposizione italiani il movimento NO-TAV è il più famoso, il più strutturato e quello con una storia più lunga alle spalle. Le idee sviluppate al suo interno potrebbero aver *influenzato* sia i movimenti analoghi e meno noti, sia la nuova entità politica che di recente si è affacciata sulla scena italiana. Il movimento NO-TAV avrebbe cioè sviluppato una serie di idee e di pratiche in seguito raccolte dal M5S. In questo modo il M5S, condividendo con i movimenti popolari una serie di presupposti, avrebbe riempito un vuoto politico e sarebbe diventato un punto di riferimento per la sempre più estesa rete dei movimenti, non soddisfatti delle risposte fornite dalla politica tradizionale. Fra il movimento NO-TAV e il M5S ci sarebbe stato dunque un passaggio di *idee*.

Il secondo scenario è quello della *confluenza*: fra il movimento NO-TAV, o più in generale fra i movimenti popolari, e il M5S ci sarebbe stato anche un passaggio di *persone*. In questo caso il M5S non sarebbe un'entità terza rispetto ai movimenti popolari, ma una loro "evoluzione"; una sorta di "movimento dei movimenti" che punta a realizzare le proprie idee a livello politico, costituito almeno in parte dalle persone che si oppongono alla realizzazione di determinate opere e più in generale alla reiterazione di un modello di sviluppo che non condividono.

Il quadro generale è comunque molto distante da quello, talvolta dipinto, di una disaffezione crescente della popolazione nei confronti della politica *tout court*. Il distacco e la disaffezione riguarderebbero in questo caso un certo modello di politica, che non ha ancora assimilato efficacemente né il cambiamento sociale costituito dalla presa di responsabilità da parte di gruppi di cittadini organizzati, né la loro richiesta di essere coinvolti nelle decisioni che li riguardano.

## Conclusioni

In questa tesi abbiamo analizzato il conflitto ambientale che da 25 anni in Valsusa oppone il movimento NO-TAV e il Governo italiano. Si tratta di un caso emblematico, che ci ha permesso di studiare le caratteristiche e gli effetti dei processi di *governance* dei problemi tecnoscientifici in Italia, in particolare per quanto riguarda le strategie comunicative adottate dalle parti in causa, il grado di coinvolgimento dei cittadini e il ruolo rivestito dagli esperti nel processo decisionale.

Per spiegare la protesta valsusina, e i conflitti ambientali in genere, si può fare ricorso a due interpretazioni, fra loro alternative. Secondo l'ipotesi della "sindrome NIMBY" il conflitto nasce a causa del particolarismo, dell'irrazionalità e dell'atteggiamento tecnofobo e antiscientifico degli oppositori. L'ipotesi del "*deficit* comunicativo" invece attribuisce la nascita della protesta a una strategia di comunicazione impositiva e poco trasparente adottata dai proponenti.

Per capire quale delle due ipotesi fornisca la spiegazione più coerente del conflitto sul TAV ci siamo mossi in due direzioni.

Innanzitutto abbiamo ricostruito la lunga storia della protesta. Abbiamo messo in evidenza le dinamiche comunicative che negli anni si sono instaurate fra proponenti e oppositori, e le iniziative di produzione e diffusione del sapere tecnico-scientifico intraprese dalle due parti. La trattazione è stata divisa in tre fasi salienti: prima, durante e dopo l'Osservatorio, l'organo di concertazione tecnica istituito in seguito agli scontri del 2005 con l'intento dichiarato di trovare un accordo con la valle.

In secondo luogo abbiamo analizzato nel dettaglio la strategia comunicativa adottata dal Governo in tempi recenti. La scelta è caduta sul governo Monti, che si è allineato ai suoi predecessori nel sostenere il TAV, per due motivi: perché si è trattato di un governo tecnico, dunque più incline a considerare gli aspetti tecnici delle questioni sulle quali delibera; e perché, in un momento di particolare tensione in valle, ha dovuto prendere una posizione ufficiale sul treno. Abbiamo descritto la struttura generale della strategia comunicativa adottata, individuando le giustificazioni fornite per sostenere il sì al TAV e valutando se sia stato aperto un reale confronto sugli aspetti tecnico-scientifici dell'opera.

Gli elementi raccolti ci hanno permesso di concludere che l'ipotesi del deficit comunicativo è in grado di spiegare la protesta valsusina in maniera efficace e coerente. Infatti, nonostante la narrazione della protesta fornita dal Governo e dalla stampa ne individui l'origine nell'egoismo, nell'irrazionalità e nella tecnofobia degli oppositori, sono stati i numerosi errori comunicativi commessi dai proponenti a rivestire un ruolo cruciale nella nascita e nel progressivo aggravarsi del conflitto.

Fin dall'inizio la strategia comunicativa del Governo rispetto alla Torino-Lione ha riflettuto un approccio tecnocratico rispetto alla vicenda. Per 15 anni, fino al 2005, la gestione delle procedure di informazione e comunicazione è stata demandata a un soggetto tecnico, Alpetunnel. L'interazione con il territorio è stata orientata a *spiegare* le caratteristiche di un progetto già definito e approvato e a *convincere* la popolazione della sua validità. Non c'è stata una consultazione preventiva con le comunità locali; tantomeno si è avviato un processo di *consensus building*. È stata anzi compiuta la scelta diametralmente opposta, riducendo le occasioni di confronto e mantenendo il più stretto riserbo rispetto ai progetti e ai relativi dati tecnici e scientifici. Questo approccio, inevitabilmente percepito dalla popolazione come una "strategia d'inganno",<sup>1</sup> ha acuito il conflitto e condotto allo scontro frontale.

L'emergenza ha portato nel 2006 all'istituzione dell'Osservatorio, con l'obiettivo dichiarato di «ricercare risposte tecniche a domande politiche, cercando di riannodare i fili di un dialogo interrotto».<sup>2</sup> Il Tavolo di concertazione però non solo è arrivato troppo tardi, quando ormai la fiducia nei confronti dei proponenti era irrimediabilmente persa; è stato anche gestito in maniera poco trasparente. Per queste ragioni non ha raggiunto gli obiettivi di pacificazione del territorio e condivisione progettuale, rafforzando al contrario la percezione di una "strategia d'inganno" attuata dai proponenti nei confronti degli oppositori.

La strategia comunicativa adottata dal governo Monti in tempi più recenti ricalca quella, fallimentare, seguita fino al 2005. Il sì al TAV viene sancito con intransigenza; la trattazione degli aspetti tecnico-scientifici sulla base dei quali l'opera viene confermata è affidata a un documento breve, superficiale e privo di riferimenti bibliografici. Solo in un secondo tempo l'esecutivo, sollecitato dal movimento a riferire su numerose obiezioni tecniche, si apre al confronto presentando le proprie argomentazioni in maniera più dettagliata. Ma l'approccio non è ancora trasparente: permangono la tendenza a sminuire i rischi e quella a mantenere anonimi gli autori delle stime e dei calcoli, mentre i tecnici NO-TAV si espongono in prima persona assumendosi la responsabilità di quanto sostengono.

Una fra le particolarità del caso valsusino, infatti, consiste nel coinvolgimento di un nutrito gruppo di esperti riconosciuti schierati assieme al movimento. Contrariamente agli esperti governativi, i tecnici NO-TAV hanno diffuso ampiamente i propri studi, hanno spiegato i risultati ottenuti e sono entrati in prima persona nella discussione pubblica. Hanno instaurato un flusso trasparente di comunicazione, riconoscendo ai cittadini il legittimo diritto a essere informati e ascoltati. Grazie a questo comportamento hanno ulteriormente aumentato la propria credibilità agli occhi dei non esperti e la propria influenza sull'opinione pubblica. Rispetto alle questioni

---

<sup>1</sup> Daniele Ungaro, *Democrazia ecologica*, Laterza, Roma-Bari, 2006, pp.98-102.

<sup>2</sup> Osservatorio collegamento ferroviario Torino-Lione, *Quaderno 1: linea storica, tratta di valico*, System Graphic Srl, Roma, 2007, p.9.

tecnico-scientifiche, dunque, il conflitto sul TAV non è riconducibile a uno scontro fra esperti e non esperti, o fra saperi esperti e saperi profani, bensì a uno scontro fra esperti ugualmente accreditati, a ulteriore supporto del fatto che l'ipotesi della "sindrome NIMBY" non sia adatta a descriverlo.

Complessivamente, si nota come per anni il Governo abbia tentato di dirimere una controversia sul rischio attraverso una soluzione tecnica, creando una situazione in cui è evidente il rapporto «ormai pienamente conflittuale» fra tecnica e democrazia di cui parla Ungaro:<sup>3</sup> tecnica e democrazia appaiono come poteri alternativi di ordinamento del mondo, e questo provoca la crisi delle istituzioni liberali rispetto alla questione ambientale.

L'approccio tecnocratico adottato dalle istituzioni centrali infatti ha suscitato una netta richiesta di democrazia da parte del movimento NO-TAV, spingendo i comitati a creare una serie di liste civiche che, premiate dall'esito elettorale, hanno permesso loro di entrare a pieno titolo nel fronte istituzionale. In un secondo tempo le liste civiche valsusine sono confluite nel Movimento Cinque Stelle per essere incisive a livello regionale, e infine sono riuscite a portare in Parlamento i propri rappresentanti.

Nel nostro lavoro abbiamo mostrato come i NO-TAV abbiano costituito un laboratorio per i Cinque Stelle, evidenziando in particolare le analogie fra i due movimenti rispetto alla democrazia partecipata, al rapporto con i media, all'uso della rete come strumento organizzativo e alla rilevanza attribuita alle conoscenze tecnico-scientifiche. Abbiamo anche individuato due processi, in parte sovrapposti, attraverso cui il movimento NO-TAV e gli altri movimenti analoghi hanno inciso sul M5S: per *influenza*, cioè prevalentemente attraverso un passaggio di *idee*, ma anche per *confluenza*, cioè attraverso un passaggio di *persone*. In questo senso il M5S non sarebbe un'entità terza rispetto ai movimenti popolari, ma una loro "evoluzione"; una sorta di "movimento dei movimenti" che punta a realizzare le loro idee a livello politico.

Da questo punto di vista il risultato elettorale del M5S a livello nazionale è un segnale sul quale la politica tradizionale non sembra ancora aver riflettuto abbastanza. Ragionare sui processi che hanno condotto a questo risultato potrebbe essere utile per comprendere quali siano le istanze a cui oggi la politica non è in grado di rispondere in maniera convincente. Forse questo permetterebbe di fare qualche passo in più in direzione di una democrazia ecologica, che possa risolvere in maniera socialmente sostenibile il conflitto in corso tra tecnica e democrazia.

L'analisi del conflitto sul TAV in Valsusa offre spunti di riflessione cruciali, in termini sia operativi che di ricerca, nell'ambito della Comunicazione della scienza e dei rapporti fra scienza e società, soprattutto per quanto riguarda il ruolo del sapere tecnico-scientifico nei processi di *governance* che caratterizzano le democrazie contemporanee.

---

<sup>3</sup> Daniele Ungaro, *op. cit.*, p.VI.

## ***Appendice***

## ***Se mandi un esercito vuoi la guerra***

***Intervista a Alberto Airola, senatore M5S<sup>1</sup>***

### **Quando e perché ha cominciato a interessarsi al movimento NO-TAV?**

Io sono un operatore di ripresa; ho lavorato nel cinema, nella fiction e nella pubblicità, e nel corso degli anni mi sono specializzato nel settore del *reportage* e del documentario. Nel 2004 ho incontrato la regista Adonella Marena; voleva girare un documentario sul TAV in Val di Susa, e mi ha chiesto di collaborare. Così abbiamo girato il documentario *NO-TAV, gli indiani di Valle*,<sup>2</sup> forse il primo documentario sul movimento che si oppone al treno veloce. Le riprese sono durate circa un anno – infatti il film è uscito nel periodo in cui in valle c'erano i primi scontri – e durante tutto questo tempo ho avuto modo di conoscere sia i problemi tecnici legati al TAV sia il popolo della Valsusa.

Per me in quel momento è veramente cambiato qualcosa. Molti fenomeni sociali di protesta coinvolgono categorie omogenee di persone. La cosa incredibile della Valsusa era che si trattava di un movimento trasversale a tutti gli strati della società: dal ragazzino alternativo alla madamina piemontese, dai cattolici agli atei, fino agli anarchici pacifisti. Alle manifestazioni vedevi la macchina del vigile con l'altoparlante seguita dai vari gruppi, dai più alternativi ai più conformati alla società, e capivi quanta forza avesse la gente quando si univa.

I NO-TAV hanno intrapreso due operazioni importanti: prima quella di informare la gente, e poi quella – unica, mai fatta prima – di legare il movimento a una serie di altre realtà di contestazione. Sono riusciti a uscire dalla valle, a portare fisicamente il loro messaggio ad altri gruppi che lottavano per motivi analoghi, a unirsi e fare fronte comune mantenendo sempre un'unità di intenti pacifica. Era veramente rivoluzionario: fino a quel momento non avevo mai visto niente di simile. Io andavo alle manifestazioni e facevo i reportage fotografici, come ho fatto successivamente con il Movimento Cinque Stelle: ho messo la mia competenza professionale a disposizione del movimento NO-TAV prima e del M5S poi.

### **Quando e perché ha cominciato a interessarsi al M5S?**

Ho cominciato a interessarmi al Movimento Cinque Stelle nel 2010, cinque anni dopo, perché ero stanco di come andavano le cose. Arrivi a una certa età e ti rendi conto che la tua professionalità non viene valorizzata, e che tutta la gavetta che hai fatto non sta

---

<sup>1</sup> Intervista rilasciata all'autrice il 19 agosto 2013.

<sup>2</sup> Il documentario è disponibile in rete all'indirizzo: [www.youtube.com/watch?v=BS6WLg5OK0s](http://www.youtube.com/watch?v=BS6WLg5OK0s).



conducendo a nulla. Fino al 2008 a livello professionale ho avuto degli anni interessanti; poi con la crisi il lavoro ha cominciato a diminuire. Mi sono trovato sempre più disoccupato e sempre più arrabbiato, e ho pensato che fosse arrivato il momento di fare qualcosa. Allora ho deciso di mettere le mie capacità e un po' del mio tempo a disposizione del M5S. Ho aperto un canale su *Youtube* e sono andato a riprendere la presentazione dei candidati alle regionali del 2010 in piazza Castello a Torino. Con il gruppo di Torino abbiamo partecipato alle comunali del 2011. È stata una bellissima esperienza: ho incontrato persone normali, prive di *imprinting* ideologico, che si erano stancate degli apparati e dei partiti e volevano fare politica; una situazione veramente nuova e genuina.

### **Come funziona il movimento NO-TAV dal punto di vista del coordinamento attraverso la rete?**

Internet è un elemento molto importante, anche se non è stato l'unico mezzo. Il popolo NO-TAV ha saputo portare avanti la protesta anche in maniera più tradizionale attraverso l'assemblea pubblica, coinvolgendo fisicamente le persone e gestendo le comprensibili divergenze tra diverse idee di lotta.

Ma senza la rete il percorso sarebbe stato molto più lungo e impegnativo. Il movimento NO-TAV è un movimento trasversale, e il loro *know-how* tecnologico è dovuto anche al fatto che hanno saputo coinvolgere le persone giuste, in grado di creare una rete di relazioni e convogliarla su internet attraverso i blog e i *social network*. Hanno attivato quel meccanismo di *feedback* grazie al quale, se trasferisci conoscenze sulla rete, la rete ti restituisce altre informazioni, che una volta divulgate ampliano l'effetto della tua protesta.

Internet non è stato soltanto un mezzo per diffondere informazioni, ma anche uno strumento organizzativo vero e proprio: l'hanno usato per coordinarsi e per lanciare appelli e messaggi in momenti di lotta particolarmente intensi e attivi. Senza la rete sarebbe rimasta una protesta molto localistica.

### **Come funziona il M5S dal punto di vista del coordinamento attraverso la rete?**

Questo è un punto importante. Non c'è solo la rete. Alla base ci sono molte persone che fanno parte di tanti movimenti: oltre ai NO-TAV, anche il movimento Rifiuti Zero o i NO-MUOS, solo per fare qualche esempio. Nonostante molti li vedano come "i gruppi del NO" si tratta di gruppi propositivi, che hanno messo a punto una serie di soluzioni per affrontare diversamente le questioni di cui si occupano. Hanno un'idea e una visione del mondo completamente diversa da quella corrente, organica, totalmente ignorata dall'attuale sistema politico. A fronte di un mondo che si perde in mille rivoli di clientele e arcipelaghi di pirati c'è un mondo di cittadini che si sono stufati: tecnici o semplici appassionati di energia verde, di ambiente, di opere ingegneristiche e via dicendo. Si occupano dei problemi a livello locale, e fanno rete con altri gruppi che condividono una visione del mondo analoga; si organizzano e portano avanti non solo l'opposizione, ma anche un modello alternativo di vita.

Sono proprio queste persone a essere diventate attiviste del gruppo che ha costituito i primi Meetup<sup>3</sup> e i primi gruppi del M5S, lavorando per portare avanti le proprie idee a livello politico. Persone che per anni si sono viste fianco a fianco alle manifestazioni: un tessuto sociale fatto di docenti, studenti, borghesi, frange più alternative, che convogliano tutti nella stessa direzione. E si organizzano tramite internet, strumento che già usavano in maniera spontanea, trovandolo naturale e pratico, e anche tramite le manifestazioni di piazza.

### **Come funziona la democrazia partecipata nel movimento NO-TAV? E nel M5S?**

Noi italiani abbiamo purtroppo alle spalle vent'anni di manipolazione mentale da parte della televisione commerciale; un'intera generazione è cresciuta così. Nel nostro Paese sono stati pochi i momenti di presa di coscienza e di lotta per il potere democratico al popolo – come la Resistenza o l'ottenimento della Costituzione – e hanno cercato di soffocarli in tutti i modi, lavorando proprio sugli italiani.

Anche per questo è stato importante il movimento NO-TAV: è stato una sveglia per le coscienze addormentate di tante persone. Quella del movimento NO-TAV è un'esperienza di democrazia diretta, di assemblea popolare a cui partecipano le istituzioni elette – consiglieri, sindaci, funzionari del Comune – accanto agli altri cittadini, con le loro intelligenze, capacità e competenze. Si tratta di un'evoluzione della pratica democratica, alla quale noi italiani non siamo per niente abituati: abbiamo proprio tutta un'altra forma mentale. Esercitarla vuol dire incorrere in numerose problematiche: la lunghezza sfiancante delle assemblee, le ripetizioni... ci vuole un'educazione specifica, di ogni singolo, a cercare di apportare un elemento in più alla discussione, a controbattere, a non ritornare sulle scelte escluse.

Da questo punto di vista il movimento NO-TAV è stato un laboratorio per il M5S. Noi del M5S, come portavoce politici, rappresentanti o attivisti, abbiamo fatto e stiamo facendo un percorso di educazione alla pratica democratica diretta. Inevitabilmente il sistema prevede che si mandi un rappresentante a Roma; ma si può fare in modo che questo rappresentante sia legato a una serie di decisioni condivise. Ci sono decisioni politiche che andrebbero condivise in maniera veramente ampia; ma è anche difficile farlo se i cittadini – cosa che né il movimento NO-TAV, né tantomeno il M5S vuole – non partecipano attivamente alla loro formazione e informazione personale con una certa coscienza.

---

<sup>3</sup> Meetup.com è un servizio di *social network* che consente ai membri di unirsi a gruppi creati attorno a un comune interesse, facilitandone l'incontro. Nel 2005 hanno cominciato a usarlo anche i simpatizzanti di Beppe Grillo, che scrisse sul suo blog: «Ho pensato a come fare per dare a tutti coloro che seguono il mio blog l'opportunità di incontrarsi fra loro, discutere, prendere iniziative, vedersi di persona. Ho deciso di utilizzare Meetup» (da: [www.beppegrillo.it/meetup/](http://www.beppegrillo.it/meetup/)).

### **Che rapporto ha il movimento NO-TAV con i media?**

Il punto non è il rapporto dei NO-TAV con i media, ma quello dei media con l'informazione. È un argomento al quale sono molto sensibile, sia perché faccio parte della Commissione di vigilanza RAI sia perché sono un ex del mestiere. Per come la vedo io, oramai l'informazione televisiva e gran parte di quella fornita dalla stampa è assolutamente a senso unico, manipolata e controllata. In questo periodo parlo spesso con professionisti che gravitano nel mondo RAI; sento storie incredibili, non solo di sfruttamento professionale, ma proprio di manipolazione relazionale dell'informazione. Basta guardare la TV ed essere un po' smaliziati per vedere come viene gestita l'informazione. Le affermazioni che vengono spesso ripetute dai media – come «Se non faremo il TAV verremo tagliati fuori dall'Europa» – non stanno né in cielo né in terra: sono state clamorosamente smentite. Oltretutto la saturazione dell'opera esistente non è mai stata raggiunta; si trattava di una preconditione imposta dagli accordi italo-francesi, che dunque verrebbero clamorosamente a cadere. Di conseguenza i NO-TAV, soprattutto con certe testate che sono veramente schierate a favore del treno, hanno sempre avuto un rapporto molto critico, estremamente conflittuale. Esiste veramente una trasversalità politica e dell'informazione che lavora costantemente a disinformare più che a informare, e a cercare di illudere le persone che quest'opera sia necessaria. Lo fanno in tutti i modi, parlando di penali che verrebbero imposte all'Italia in caso di mancata realizzazione dell'opera e dicendo tantissime bugie; io che sono dentro me ne rendo conto.

Come M5S abbiamo portato alcune istanze dei NO-TAV in Parlamento e ci sono state “rimbalzate” con estrema energia, proprio perché c'è la volontà assoluta di non far cadere questo business. In valle ci sono tante aziende in odore di mafia e di 'ndrangheta; i valligiani hanno preparato un dossier molto accurato anche su questo, e l'hanno diffuso a uso di tutti. Ma il *mainstream* dell'informazione è contro i NO-TAV; la TV ha sempre cercato di demonizzarli.

### **Che rapporto ha il M5S con i media?**

A sua volta anche il M5S risente della situazione dei media in Italia, per ovvie ragioni: siamo sempre stati maltrattati, censurati, se non proprio diffamati dai mezzi di informazione.

Indubbiamente nell'Italia di oggi senza TV è veramente difficile uscire dal locale. Per questo il movimento NO-TAV aveva paura di sparire completamente dai media, dall'informazione; e anche noi del M5S abbiamo questa paura. Ma dal mio punto di vista la televisione genera, come l'anello di Tolkien, un potere che va poi a danno di chi lo usa; l'informazione fornita dalla televisione ha una diffusione molto ampia, ma una fruizione passiva: non cambia lo stato di coscienza dei cittadini italiani.

**Complessivamente, in che misura il movimento NO-TAV è stato un laboratorio per il M5S?**

È stato proprio... mi verrebbe da dire “un campo d’addestramento”, ma ha una connotazione troppo rivoluzionaria, e devo stare attento alle parole che si usano. È stata una scuola pratica di vita, ecco. Io parlo per chi è sempre stato coinvolto direttamente, in prima persona; per noi è stata un’esperienza formativa importante.

**Un aspetto saliente della vicenda TAV è il confronto tecnico-scientifico, sui dati. Da questo punto di vista c’è stata una ricerca di confronto da parte del movimento NO-TAV, e dall’altro lato, da parte dei governi che si sono succeduti dal 1989 a oggi?**

Questo movimento ha cercato di spiegare le sue ragioni alle autorità decine di volte, ed è stato “rimbalzato”, come dicono a Roma; è l’immagine adatta: proprio non li hanno ascoltati. L’Osservatorio di Virano è stato istituito per favorire il dialogo tra la popolazione e i proponenti, ma di fatto è servito a interrompere il più possibile le comunicazioni. Dal momento che avevano già deciso di costruire comunque l’opera, non vedo perché continuare a pagare il signor Virano più di 200.000 euro all’anno. Hanno provato in tutti i modi a corrompere i valligiani, a versare loro del denaro attraverso le compensazioni; e in questo i NO-TAV sono stati un movimento veramente unico, con la schiena dritta, perché non hanno ceduto.

I promotori hanno anche cambiato numerose volte i progetti e i documenti senza avvertire mai la popolazione, che ha dovuto faticare per ottenere informazioni che avrebbe ottenuto con facilità in un paese normale in cui le cose vengono gestite in maniera trasparente. Per fare un esempio di “trasparenza”: in Italia viene assegnato un numero ai fondi destinati a ogni opera pubblica, un codice specifico per garantire la tracciabilità di queste grosse somme. Il numero di riferimento nei documenti relativi al TAV Torino-Lione fino a poco tempo fa era sbagliato: si riferiva a un’altra tratta dell’alta velocità. Sono eventi clamorosi, che in un paese normale basterebbero per scatenare uno scandalo enorme. Si capisce che da noi ci deve essere un sistema organizzato per bloccare o quantomeno neutralizzare le informazioni, in modo da non turbare l’ordine deciso delle cose.

Il dialogo con la popolazione è stato più volte millantato; ma nel frattempo hanno mandato in valle gli alpini e i carabinieri e hanno blindato tutto. Qualsiasi politico, e anche qualsiasi persona con un po’ di buonsenso, sa che se tu militarizzi un’area crei gli scontri; se tu mandi un esercito vuoi la guerra. È questo che hanno suscitato fin dall’inizio, con grande provocatorietà: ci sono state manovre di polizia, abusi, occupazione di suolo pubblico – mi riferisco alle aree del cantiere che sono recintate e non dovrebbero esserlo –. Provochi uno stress pazzesco a una popolazione, a un gruppo umano; e quando reagisce dici: «Hai reagito, maledetto! Allora ti mando ancora più esercito».

### **Come sono stati trattati dai media gli aspetti tecnico-scientifici legati al TAV in questi anni?**

I media hanno ridotto gli aspetti tecnico-scientifici a semplificazioni estreme e banali, a slogan propagandistici. Se io devo affrontare un discorso tecnico contro il TAV posso sviluppare la mia argomentazione su vari livelli: posso dirti che è inutile semplicemente perché non c'è il traffico; posso andare più nel dettaglio e parlare della situazione geologica; posso dirti che c'è l'amianto, che c'è l'uranio, che inquinerai, che i treni che portano container non vanno a 300 chilometri all'ora in un tunnel, e via dicendo. Ma oggettivamente queste spiegazioni richiedono dei tempi che il media televisivo non concede quasi a nessuno, se non in spazi particolari di informazione. Nei telegiornali, nell'informazione corrente, la tendenza è sempre più quella di ridurre tutto a slogan, dettati in questo caso dal potere politico lobbistico italiano; bisogna ripetere le paroline «collegamento con l'Europa», «nuovo commercio», «ripresa economica del Piemonte», «grandi opportunità di lavoro per la valle», «rilancio dell'economia»... Loro prendono questi concetti, li usano, li ripetono fino alla nausea; e tu di contro con cosa arrivi? Con un faldone di dimostrazioni tecniche degli ingegneri dei trasporti del Politecnico; e per ribattere alle loro argomentazioni banali e propagandistiche non hai gli spazi. Il discorso andrebbe affrontato seriamente; ma non si arriva alla fase del dibattito vero perché c'è un filtro precedente che lavora di banalità e slogan propagandistici che blocca e frena qualsiasi discussione; e tu, cittadino serio e serio professionista, quando porti la tua argomentazione ti trovi di fronte a un muro di bugie e banalità di bassa lega.

### **Secondo lei come finirà la vicenda TAV?**

È un'opera che probabilmente non si farà mai. La Corte dei Conti francese si è espressa in due occasioni in maniera decisamente contraria; i francesi hanno rimandato l'opera almeno fino al 2030. Rimandare un'opera del genere al 2030 ne decreta indubbiamente il fallimento. In Italia una delle richieste più importanti avanzate dal M5S era la formazione di una commissione straordinaria di indagine sul TAV. Ovviamente la risposta è stata negativa: questo Parlamento è refrattario a qualsiasi nostra azione. A questo punto conviene insistere denunciando le irregolarità: dove la politica non arriva dovrà prima o poi mettere mano la Procura, visto il certificato penale dei protagonisti di questa "grande opera".

Personalmente presumo che l'idea di costruirla verrà gradualmente accantonata. Cercheranno di tenere aperta la situazione – la militarizzazione della valle, il fortino che costa 90.000 euro al giorno, queste spese folli – per ricevere ancora un bel po' di centinaia di milioni dall'Europa (che poi sono soldi nostri). Però il progetto andrà a morire. Secondo me il TAV è già finito: non lo faranno mai. Purtroppo non lo faranno perché affonderà la nave: sarà la morte del Paese a fermare il TAV, e non le buone argomentazioni dei cittadini. Non vincerà la ragione, ma la disperazione; però almeno il TAV non lo faremo più.

## ***Il movimento NO-TAV si basa sulla conoscenza***

***Intervista a Laura Castelli, deputata M5S<sup>1</sup>***

### **Quando e perché ha cominciato a interessarsi al movimento NO-TAV?**

Io ho 26 anni e abito a Collegno, un Comune nella prima cintura di Torino, in Bassa Valsusa. Quando avevo 16 anni ho sentito il bisogno di occuparmi di quello che mi circondava, come molti ragazzi che si guardano intorno e si chiedono perché le cose non vadano come dovrebbero. Ho cominciato a partecipare alle manifestazioni NO-TAV per curiosità: volevo capire cosa ci fosse alla base di quella forza sovraumana di persone di tutte le età che periodicamente si incontravano e facevano 8 o 10 chilometri di camminata. Una delle prime cose che impari è che il movimento NO-TAV si basa sulla conoscenza – e credo che questo sia uno dei denominatori comuni a tutti i movimenti popolari –. Mai nella sua storia il movimento NO-TAV si è comportato come quello che dice “no” a prescindere; lo ha sempre fatto con cognizione di causa, studiando ogni documento in maniera molto approfondita. Anch’io mi sono messa a leggere, studiare e cercare di capire. Poi sono cominciati i carotaggi a Collegno e nei Comuni limitrofi. I lavori avvenivano durante la notte, e noi – c’erano un sacco di ragazzi e gente di valle – presidiavamo la zona per controllare che cosa facessero questi loschi figuri. La mia partecipazione al movimento NO-TAV, alle manifestazioni e alle riunioni, è diventata sempre più frequente. Conoscere il sistema delle riunioni di assemblea permanente è stata una scoperta che definirei “culturale”: entri in una società aperta ad accogliere tutti con il massimo interesse, perché si parte dal presupposto che tutti possono essere utili alla battaglia che si porta avanti.

### **Quando e perché ha cominciato a interessarsi al M5S?**

Quando a 16 o 17 anni ho cominciato a chiedermi cosa fare per migliorare il posto in cui vivevo ho incontrato le liste civiche: gruppi di cittadini che si incontravano e si confrontavano su quello che non andava bene e sulle possibili soluzioni. Nello stesso momento in Italia stavano nascendo altre liste civiche, che come il movimento NO-TAV facevano veramente l’interesse del cittadino, non essendo appoggiate dalle lobby. Proprio per questo prendevano lo 0,1% alle elezioni; finché hanno capito che, avendo una serie di denominatori comuni, potevano mettersi assieme e ottenere risultati concreti nelle amministrazioni. Sono le liste civiche che hanno generato la volontà molto netta e palese di creare il M5S nel 2009. Con le elezioni comunali a Collegno è iniziata in un certo senso la mia prima esperienza politica, anche se non sono stata

---

<sup>1</sup> Intervista rilasciata all’autrice il 23 agosto 2013.

eletta, perché abbiamo cominciato a occuparci del nostro Comune. Poi ci sono state le regionali nel 2010, un'esperienza fantastica; il resto è storia recente.

### **Come funziona il movimento NO-TAV dal punto di vista del coordinamento attraverso la rete?**

In rete il movimento NO-TAV ha due colonne portanti: [www.notav.info](http://www.notav.info) e [www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org). Su questi due siti chiunque può trovare tante informazioni per capire le ragioni della protesta. Recentemente un amico di mio padre mi ha chiamato e mi ha detto: «Mi hanno consigliato di guardare questo sito; adesso finalmente ho capito perché siete NO-TAV». Un altro strumento è la *mailing list*, che coinvolge molte persone e permette di tenersi in contatto. È impegnativa, perché bisogna leggerla in maniera assidua se si vuole seguire veramente quello che succede; però permette a tutti di essere aggiornati nello stesso momento, anche su questioni microscopiche.

### **Come funziona il M5S dal punto di vista del coordinamento attraverso la rete?**

Per quanto riguarda la rete locale il M5S, ancor prima di nascere come movimento vero e proprio, lavorava già nei Meetup, gruppi che si coordinano con giri di *e-mail*, telefonate e incontri settimanali. Questi gruppi hanno continuato a lavorare anche dopo la nascita del M5S, che quindi non ha cambiato il suo modo di rapportarsi con le persone.

Poi c'è il blog di Grillo, che è stato il primo luogo di raccolta per chi si era stufato di questa Italia e voleva denunciare ciò che non andava. Quando sul blog si è aperta la sezione che riguarda il M5S, in cui tutti i cittadini possono scrivere la propria proposta, quella è diventata la prima rete interattiva attraverso la quale scrivere davvero il proprio pensiero e ricevere voti e commenti. Il portale si è via via sviluppato; l'ultima fase, quella in cui il cittadino riesce a relazionarsi direttamente con gli eletti e a discutere i 20 punti del programma, dovrebbe cominciare a breve. Per adesso è in prova in Lazio e in Lombardia, poi verrà estesa a livello nazionale.

### **Come funziona la democrazia partecipata nel movimento NO-TAV?**

Le riunioni dell'assemblea permanente si tengono una volta a settimana in un Comune sempre diverso, anche a seconda della disponibilità delle sale. La partecipazione è molto alta; le persone arrivano da tutti i paesi limitrofi, e la prima cosa che colpisce è la loro varietà: dal signore anziano, al sedicenne, alla mamma con i bambini. Non è un fatto banale, perché ogni partecipante vede la singola questione in maniera diversa; questo permette di sviscerarne tutti gli aspetti, organizzarsi meglio e di prendere decisioni che sicuramente rappresentano davvero chi fa parte del movimento NO-TAV. Un'altra caratteristica importante è che non si vota: si discute di ogni questione, si dibatte e chiunque può dire la sua; vengono messe in campo un sacco di idee, e ne risultano iniziative comuni a tutto il movimento NO-TAV.

### **Come funziona la democrazia partecipata nel M5S?**

Da questo punto di vista il movimento NO-TAV è stato un laboratorio, soprattutto per quello che riguarda il Piemonte. Il M5S Piemonte non ama votare, preferisce prendere decisioni condivise: la discussione permette di arrivare all'unanimità senza che si debba per forza votare. È un passo in avanti rispetto alla semplice democrazia partecipata, dove vige la maggioranza. Si discute finché si arriva a una scelta che sia sentita da tutti; per esempio il nuovo sindaco di Torino l'abbiamo scelto con l'unanimità. Ora che sono deputato vedo ancora meglio la differenza. Prendo la parola ogni volta che l'esito di una votazione presenta pochi voti di scarto, e dico che l'accaduto è il sintomo che quella scelta non può essere ancora partorita, che bisogna parlarne ancora. È vero che la votazione a maggioranza è un modo di gestire la democrazia; ma di fatto non assicura un gruppo unito. Quando ci sono pochi voti di scarto il gruppo è meno stimolato e si muove in maniera meno compatta; e lo senti, lo senti proprio. Se invece se ne discute, a volte anche fino allo sfinimento, e non c'è bisogno di votare, perché tutti sono d'accordo sulla linea da seguire, allora il gruppo affronterà la questione con una forza decisamente maggiore, e il risultato sarà sicuramente migliore. Da questo punto di vista l'esperienza nel movimento NO-TAV ha aiutato anche il mio modo di rapportarmi dentro al M5S, e viceversa. Democrazia partecipata vuol dire che ognuno davvero vale uno, e questo è uno dei motivi per cui il movimento NO-TAV si sente così vicino al M5S.

### **Che rapporto ha il movimento NO-TAV con i media? E il M5S?**

A questo riguardo ci sono forti somiglianze tra il movimento NO-TAV e il M5S. Toccare con mano il modo in cui funziona l'informazione in Italia è davvero drammatico; le forme di reticenza che emergono a proposito del movimento NO-TAV emergono anche a proposito del M5S. È il male dell'informazione in Italia: le lobby, gli interessi, la politica dentro l'informazione, il finanziamento pubblico all'editoria e tutto quello che ne consegue. Indubbiamente l'esperienza dei NO-TAV con i media ci ha insegnato tante cose: ci ha insegnato che quando un giornalista ti fa una domanda non sempre vuole ascoltare la tua risposta; ci ha insegnato che spesso un articolo può non riportare le tue dichiarazioni reali; ci ha insegnato a fare le querele ai giornalisti.

Tuttavia ho la sensazione che questo modo di fare informazione sia un'arma a doppio taglio: ora la gente, grazie al movimento NO-TAV ma anche al M5S, si sta accorgendo in prima persona che nella televisione e nei giornali c'è qualche cosa che non va. Mio nonno, a 90 anni, mi dice: «Accendo internet perché oggi il telegiornale non mi ha convinto». Le persone si stanno svegliando; e la rete sicuramente aiuta molto.

Il movimento NO-TAV, e gli altri movimenti italiani che si muovono per analoghe ragioni, sono protagonisti di una rivoluzione culturale magnifica; forse non la vediamo con chiarezza perché la stiamo vivendo, ma è in atto, in maniera molto forte. Quando parli con un ragazzo di 16 anni della Valsusa ti accorgi che crescere in una società che è abituata a occuparsi della cosa pubblica, a conoscere, capire e andare fino in fondo alle cose, ti rende una persona diversa, sicuramente migliore.



**Complessivamente, in che misura il movimento NO-TAV è stato un laboratorio per il M5S?**

Il movimento NO-TAV per noi è stato un laboratorio civile: a noi M5S ha insegnato in che modo tenere le persone unite senza darsi per forza una serie di regole come quelle che si danno i partiti. È una forma di libertà che bisogna saper gestire, sia come gruppo sia a livello del singolo individuo.

Di sicuro poi il M5S ha imparato dal movimento NO-TAV a essere prima di tutto sostanza, quindi preparazione e competenze. Le serate di informazione al pubblico e le riunioni, che il movimento NO-TAV porta avanti da anni, caratterizzano in maniera molto forte anche il M5S.

**Un aspetto saliente della vicenda TAV è il confronto tecnico-scientifico, sui dati. Da questo punto di vista c'è stata una ricerca di confronto da parte del movimento NO-TAV e, dall'altro lato, da parte dei governi che si sono succeduti dal 1989 a oggi?**

Questa domanda è stupenda. L'impegno dei NO-TAV nel produrre dati e fare un sacco di ricerche deriva proprio dal fatto che all'inizio il movimento credeva di poter dialogare con le istituzioni sul piano tecnico-scientifico. Sicuramente il primo ostacolo che hanno trovato utilizzando questo sistema è che la politica non è preparata, e non vuole essere preparata. La politica è mossa dalla volontà del capo politico, non di certo dall'approfondimento. Si è subito capito che il TAV non è un'opera di interesse strategico nazionale, ma di interesse privato legato alle mafie. Non abbiamo mai trovato confronti soddisfacenti con persone favorevoli all'opera.

Nessuno è mai voluto entrare nel merito, prima di tutto perché additare il movimento NO-TAV come un gruppo di facinorosi del cavolo che stanno sui bricchi delle montagne è più facile che doverci dialogare. Secondo me la gente ha cambiato opinione nei confronti del movimento NO-TAV proprio quando ha visto che c'era questa volontà di dibattito. A me piacerebbe che ci fosse un dibattito con un tecnico preparato, che possa spiegare come risolvere i problemi del treno. Ma non succede, perché i promotori non si circondano di tecnici bravi, e noi l'abbiamo capito soprattutto quando abbiamo conosciuto i tecnici dell'Osservatorio.

In secondo luogo, nessuno ha mai preso in considerazione questi dati proprio perché sanno che sono veri, sanno che sono reali. In risposta, la cantilena che da qualche anno a questa parte sentiamo è che tornare indietro costerebbe un sacco di soldi. Anche in questo caso noi ci siamo messi a studiare, e abbiamo appurato che non è vero. Qualche settimana fa ho parlato personalmente con il presidente della Corte dei Conti. Gli ho chiesto se sia possibile, attraverso la Commissione Bilancio di cui io sono capogruppo, attivare una commissione speciale in cui studiare davvero quali costi implichi tornare indietro su grandi opere come il TAV oppure il MOSE a Venezia. Ci muoviamo anche così: se loro insistono su un certo punto noi li seguiamo su quel punto, e dimostriamo che stanno dicendo una cavolata.

## **Come sono stati trattati dai media gli aspetti tecnico-scientifici legati al TAV in questi anni?**

Pochissimi fra i media hanno dato rilievo agli aspetti tecnico-scientifici. L'informazione di certo non aiuta i cittadini a capire meglio. Per esempio la settimana scorsa siamo usciti dal cantiere e abbiamo diffuso un comunicato stampa: stanno stoccando rifiuti che in quel luogo non possono essere stoccati. Il comunicato stampa non è uscito da nessuna parte, non l'ha scritto nessuno. Stiamo dicendo che il cantiere più importante d'Italia viola una delle direttive del CIPE; non è una cosa così banale. Eppure non fa comodo, non fa per niente comodo, quindi non si scrive.

## **Secondo lei come finirà la vicenda TAV?**

Ci sono due aspetti che secondo me vanno separati per essere analizzati meglio. Il primo riguarda gli scontri. Quello che sta succedendo ora deriva dalla volontà di certe forze politiche: se tu hai un movimento che dice cose giuste, che ha ragione, che ha successo perché la gente comincia a capire che dice la verità, l'unico modo in cui puoi fermarlo è accusarlo di terrorismo. Questo è emerso in maniera più che chiara, soprattutto da quando Caselli ha chiesto appunto la prerogativa di terrorismo.<sup>2</sup> Su questo fronte continueranno a insistere: ora il modo in cui vengono percepiti gli scontri diventa sostanziale. Agiscono sull'opinione pubblica, perché un movimento può avere ragione da vendere, ma se dentro ci sono i violenti non ha più ragione. È la storia di sempre che l'Italia conosce. Non c'è un termine che possa definire il livello di ingiustizia sociale che hanno raggiunto nei confronti dei NO-TAV. Ogni volta il filo comune è l'ingiustizia, proprio dal punto di vista giuridico: fanno tutto nella maniera sbagliata, contro la legge, e il movimento non vince una causa.

L'altro aspetto importante riguarda l'opera. Il tunnel geognostico, quello che stanno scavando in questo momento, serve solo per portare del materiale; non è il cantiere vero e proprio. Ma scavare il tunnel è il loro obiettivo numero uno, perché serve a distribuire i soldi agli amici e a pulire i soldi della mafia. Quindi il tunnel sarà scavato comunque. L'opera in sé, invece, a mio parere non vedrà mai la luce, perché i governi non possono sostenerla economicamente. L'accordo del 2001 tra Italia e Francia stabiliva che i lavori sarebbero potuti iniziare solo dopo la saturazione della linea storica, e solo dopo che i due paesi avessero messo a preventivo tutte le opere secondarie di raccordo. All'inizio di giugno la Francia, che ha un altro modo di gestire l'economia rispetto all'Italia, ha dichiarato in commissione Trasporti che non ci sono i

---

<sup>2</sup> Il 29 luglio 2013 i pm della Procura di Torino Andrea Padalino e Antonio Rinaudo, coordinati dal procuratore capo di Torino Caselli, hanno iscritto nel registro degli indagati i nomi di 12 attivisti con l'accusa di "attentato per finalità terroristiche o di eversione dell'ordine democratico", che prevede da sei a vent'anni di reclusione. Vedi per esempio *La Repubblica di Torino*, "Accuse di terrorismo per i No Tav. La reazione: tutto questo è folle". In rete: [http://torino.repubblica.it/cronaca/2013/07/29/news/no\\_tav\\_notte\\_di\\_perquisizioni\\_a\\_torino\\_e\\_in\\_val\\_di\\_susa-63905194/](http://torino.repubblica.it/cronaca/2013/07/29/news/no_tav_notte_di_perquisizioni_a_torino_e_in_val_di_susa-63905194/).

soldi per fare le opere secondarie. Quindi viene meno una delle condizioni per ratificare l'accordo; la ratifica non avverrà fino a che non ci saranno gli impegni di bilancio per quelle opere secondarie. L'Italia invece, proprio perchè siamo italiani, ha cominciato dalla fine: ha cominciato dalle opere secondarie perché lì si poteva speculare e dare i contentini agli amici; però poi l'opera non riusciranno a farla. La politica italiana con il TAV si è sempre comportata in questo modo: fai di tutto per guadagnarci e ottenere il maggior vantaggio personale.

# **Il movimento NO-TAV è una possibilità per il futuro**

## **Intervista a Marco Scibona, senatore M5S<sup>1</sup>**

### **Quando e perché ha cominciato a interessarsi al movimento NO-TAV?**

Fin dall'inizio, dai primi anni Novanta. Per molti anni ho partecipato come attivista, alle marce e alle altre iniziative. A mano a mano il mio impegno, il mio coinvolgimento e la mia partecipazione sono aumentati, specialmente dal 2005 in poi.

Sicuramente all'inizio il movimento NO-TAV era un movimento NIMBY:<sup>2</sup> è una questione di quel tipo che può spingere un gruppo di persone a svegliarsi dal torpore. Con il passare del tempo però abbiamo studiato la situazione in maniera sempre più approfondita. In Val di Susa si studia parecchio: ogni giorno viene organizzata una serata di approfondimento in valle. A mano a mano che la presa di coscienza si faceva più forte, più consolidata, il raggio di interesse del movimento NO-TAV è diventato sempre più ampio. A prescindere dall'opposizione al treno è nata una serie di attività parallele: dalle coltivazioni biologiche, al veganesimo, ai corsi per fare il lievito madre. Si tratta del tentativo di affermare un modello di vita diverso. Partendo dalla consapevolezza che il TAV portava solo disastri economici e ambientali abbiamo preso coscienza del fatto che l'idea che stava dietro a quella linea di trasporto era la stessa che ha portato alla crisi tutto il sistema. Quindi in valle cerchiamo di rendere fattibili altri modi di pensare e vivere la propria vita.

### **Quando e perché ha cominciato a interessarsi al M5S?**

Ricordo chiaramente che nel 2005 alla manifestazione di Venaus, quando abbiamo ripreso i terreni, io e mia moglie avevamo appeso al collo il cartello di Beppe che diceva «Siamo tutti valsusini». Quindi si può dire che io abbia cominciato a interessarmi al M5S da prima che nascesse. Le tematiche trattate dal blog e da Beppe erano nelle mie corde e in quelle del movimento NO-TAV.

---

<sup>1</sup> Intervista rilasciata all'autrice il 23 agosto 2013.

<sup>2</sup> L'acronimo NIMBY sta per *not in my backyard*, cioè "non nel mio giardino". Il termine viene in genere usato per etichettare i movimenti popolari che si oppongono alla costruzione di un'opera, attribuendo loro un comportamento egoistico e contrario all'interesse generale. In altri termini non si opporrebbero all'opera in sé, ma al luogo scelto per costruirla, lo stesso in cui vivono. I NO-TAV sono stati spesso accusati di essere un movimento di tipo NIMBY.

### **Come funziona il movimento NO-TAV dal punto di vista del coordinamento attraverso la rete?**

Il movimento NO-TAV è composto da una larghissima fetta di popolazione della Valsusa. Come quasi tutte le zone italiane la popolazione è in prevalenza anziana, quindi è meno pronta a recepire una “cultura informatica”, o comunque dovrebbe in teoria avere più difficoltà a cambiare modo di comunicare. Per questo, da un lato, la Val di Susa e il movimento NO-TAV sono più inclini a partecipare ad assemblee o agorà. Parallelamente però si è sviluppato un sistema di comunicazione e di informazione attraverso *mailing list* e siti internet, che permette anche a chi non è valsusino di essere informato in tempo reale su tutto. Spesso e volentieri tramite le *e-mail* e i *social network*, ma anche attraverso gli SMS sul telefono cellulare, sono stati lanciati allarmi a qualsiasi ora del giorno e della notte per richiamare l'attenzione su un evento particolare. Oltre a essere usato per l'organizzazione e la comunicazione interna, internet è stato usato anche per riuscire a bucare quella malainformazione che attanaglia il Paese.

### **Come funziona il M5S dal punto di vista del coordinamento attraverso la rete?**

Da questo punto di vista le analogie tra NO-TAV e M5S ci sono, anche se il percorso è stato per certi versi opposto. Il movimento NO-TAV ha cominciato, per conformazione e per stratificazione di età, dalle assemblee dal vivo; poi ha iniziato ad avvalersi anche della rete informatica, ma come una sorta di corollario. Il M5S ha fatto il contrario: è partito da un'associazione virtuale tramite forum, *mailing list* e Meetup per poi scendere dal virtuale nel fisico e organizzare incontri, riunioni, assemblee e agorà di piazza, e tessere nel fisico la rete che nel virtuale non sarebbe riuscita a essere così fitta.

### **Come funziona la democrazia partecipata nel movimento NO-TAV? E nel M5S?**

La democrazia partecipata in Valsusa funziona esattamente come funziona nel M5S. Ci si dà appuntamento in piazza o in una struttura al coperto. Normalmente si evita di avere una distinzione tra palco e platea; anche quando c'è, chi sta sul palco ha una funzione di gestione dell'assemblea, non decisionale. C'è un tema di partenza per la serata, qualcuno che espone determinate questioni tematiche oppure organizzative, e chiunque voglia può esporre la sua idea. Dopodiché vengono messe ai voti tutte le opzioni uscite dal conclave, e quella più votata viene portata avanti, molto semplicemente.

Nel M5S funziona allo stesso modo. Con le *mailing list* e i Meetup lo abbiamo sempre fatto a livello virtuale; ma anche “dal vivo” nelle riunioni comunali o regionali: c'è un ordine del giorno che va implementato a mano a mano che si va avanti e le questioni vengono espone e votate da tutti.

Non esistono vertici nel movimento NO-TAV. Alcune figure hanno un maggior risalto mediatico, come Alberto Perino; ma non esiste un *leader*. Ci sono invece molte persone che fanno un enorme lavoro di studio, diffusione di informazione, organizzazione e partecipazione. Questa orizzontalità è la caratteristica che disorienta il nemico: è difficile per chi “si oppone all'opposizione” avere contezza di chi combattere.

Come nel movimento NO-TAV, così nel M5S non ci sono vertici: tutti possono contribuire con un'idea o un abbozzo di risoluzione a una qualsiasi questione, a prescindere dal ruolo che hanno.

### **Che rapporto ha il movimento NO-TAV con i media? E il M5S?**

A questo riguardo ci sono molte similitudini con il M5S, anche se alla base ci sono problematiche leggermente diverse. Di fatto però entrambi i movimenti lamentano che i media italiani sono allineati e coperti nel dare una versione dei fatti che è totalmente difforme dalla realtà. Questa mancanza, anzi, questa colpa – perché dare informazioni false è una colpa – in Valsusa ha svegliato le coscienze: le notizie che i giornali e le TV passavano risultavano totalmente divergenti dalla realtà dei fatti, e la popolazione, anche quella più assopita o non particolarmente rivoluzionaria, si è resa conto di chi fosse a tirare le fila della faccenda. Da quel momento il modo di vedere i *mass media* è cambiato.

Questo non vuol dire che ci sia un brutto rapporto con i media: nessuno è mai stato mandato via dalla Val di Susa, e si è anzi cercato di fare in modo che le istanze dei NO-TAV venissero diffuse. Però, nel momento in cui si vede che una determinata penna, nonostante le svariate possibilità che le vengono date, non dà un'informazione corretta, allora questa persona comincia a essere trattata diversamente: si evita di rilasciare interviste o si dice appena l'indispensabile, consci che qualsiasi frase verrebbe strumentalizzata.

Ho interagito svariate volte con giornalisti della carta e del video per questioni riguardanti il movimento NO-TAV, e questo sicuramente è stato significativo per la mia esperienza politica nel M5S: aver aperto gli occhi in valle è stato un banco di prova per gestire le interviste e i rapporti con i media.

### **Complessivamente, in che misura il movimento NO-TAV è stato un laboratorio per il M5S?**

Per me lo è stato sicuramente, e presumo lo sia stato anche per chi non ha vissuto da vicino la questione TAV. Certamente è stato un laboratorio: io arrivavo dal movimento NO-TAV, e ho trovato nel M5S le stesse basi e le stesse idee. Sicuramente ci sono una serie di affinità, e sono state fondamentali anche per la mia decisione di mettermi in gioco.

Oltretutto, almeno per quanto riguarda la campagna elettorale delle regionali in Piemonte, il M5S ha avuto molti legami col movimento NO-TAV. In valle infatti avevamo la necessità di creare una serie di liste civiche, quindi assolutamente slegate dai partiti, che avessero una connotazione forte di opposizione al treno. Nei vari Comuni si sono creati gruppi di liste civiche che però hanno lavorato singolarmente per parecchio tempo, legandosi solo alle problematiche dell'amministrazione comunale specifica. A un certo punto le liste civiche hanno cominciato a sentire la necessità di vedersi tra loro, ed è stato creato un coordinamento delle liste civiche in valle. Progressivamente sono cominciati anche gli incontri fra le liste civiche di valle e il

coordinamento delle liste civiche provinciali, e si è potuta così costituire la base per lanciare le elezioni regionali del M5S in Piemonte. Da sole le liste civiche non avrebbero avuto la forza, il radicamento e la diffusione per lanciare una lista a livello regionale; come M5S invece, con il megafono Grillo, c'erano sicuramente più possibilità. Da questo si evince che l'esperienza NO-TAV, almeno per quel che riguarda il Piemonte, ha in qualche modo agevolato le elezioni regionali. Potrebbe sicuramente però aver influito anche a livello nazionale: nel 2005 c'è stata la grande esplosione mediatica del movimento NO-TAV e delle sue ragioni, complice anche la diffusione attraverso il blog di Beppe. Le idee che stanno dietro all'opposizione al treno veloce sono anche nelle corde del M5S; e molti personaggi del M5S, pur non essendo piemontesi, avevano già a cuore la questione TAV prima che il M5S nascesse. Prima che nascesse il M5S Grillo era già stato in valle svariate volte, dal gennaio 2006; conosceva i componenti di spicco del movimento NO-TAV e le ragioni della protesta. Magari lui stesso ha visto in questa esperienza, come in altre avvenute sul territorio nazionale, un esempio che poteva essere seguito per realizzare l'idea che aveva in mente.

Il movimento NO-TAV non solo è stato un laboratorio per il M5S, ma in un certo senso è anche una possibilità per il futuro. In altri termini, la via d'uscita indicata dal M5S – partecipazione di tutti, estromissione di questa classe dirigente molto professionale dal punto di vista dello stipendio ma non dei contenuti, e via dicendo – è molto simile alla visione che il movimento NO-TAV ha della politica e delle istituzioni. Sia in valle che a Roma abbiamo sempre detto che ogni cittadino informato è un cittadino consapevole; è molto più difficile turlupinarlo o buggerarlo, perché saprà discernere la verità dal falso. Qualsiasi abitante della Val di Susa sa molte più cose sul progetto TAV dei tecnici che dicono di averlo progettato, perché ha studiato e ha partecipato a un'infinità di serate; quindi è in grado di controbattere a qualsiasi ingegnere proponga l'opera. Difficilmente un valsusino ascolta il telegiornale e prende per oro colato quello che gli viene propinato. A maggior ragione, qualsiasi politico che venga in Valsusa è conscio che non verrà preso come un vate da seguire, ma verrà controllato e criticato in ogni sua mossa. È quello che abbiamo sempre detto anche come M5S: gli eletti sono prestati alla politica, rendono un servizio alla cittadinanza, e i cittadini sono i datori di lavoro. Chi viene eletto deve essere controllato, non per mancanza di fiducia, ma perché è una cosa giusta e normale. Chi viene eletto deve rendere conto di quello che fa, come tutti quelli che lavorano.

**Un aspetto saliente della vicenda TAV è il confronto tecnico-scientifico, sui dati. Da questo punto di vista c'è stata una ricerca di confronto da parte del movimento NO-TAV e, dall'altro lato, da parte dei governi che si sono succeduti dal 1989 a oggi?**

Io parlo per esperienza vissuta, prima come attivista NO-TAV e adesso come portavoce del M5S che porta nelle stanze del potere la questione TAV. Spesso e volentieri abbiamo chiesto un colloquio con vari personaggi fra i proponenti l'opera, e quasi sempre ci è stata negata qualsiasi riunione, assemblea o confronto. Avevamo anche provato a organizzare una trasmissione televisiva di confronto tecnico tra fautori e movimento

NO-TAV, e la controparte ha negato la propria partecipazione. Ma è normale: da parte governativa non mancano le occasioni di apparire in TV e enunciare in maniera “pubblicitaria” le false ragioni per realizzare l’opera; non vedo perché dovrebbero partecipare a un confronto in cui normalmente vengono massacrati. Recentemente ho parlato con un sottosegretario del Ministero delle Infrastrutture: era convinto che in Francia i lavori fossero terminati, e che ci fosse il treno nella galleria già acceso e pronto a venire avanti. Questa è ignoranza; non lo dico con cattiveria. Ignoranza perché i media – che in questo sono assolutamente i maggiori colpevoli – hanno sempre dato notizie false, assecondando il regime e le lobby; hanno sempre portato avanti una campagna di disinformazione ben finanziata con i nostri soldi. Anche determinati personaggi all’interno della sfera politica si sono “fidati” delle parole dei caporioni e dei portatori di interessi.

Spesso i governi e i media hanno decantato il fatto che l’opera è stata concertata con la popolazione e con gli amministratori, e che in seguito al grande lavoro dell’Osservatorio si è addivenuti a un accordo, l’accordo di Prà Catinat, che di fatto sanciva la volontà di tutti di realizzare il TAV in Val di Susa. Per la lingua italiana, però, un accordo è normalmente sottoscritto da almeno due persone; e l’accordo di Prà Catinat porta la firma solo dell’architetto Virano – a meno che non ne salti fuori una versione diversa da quella che ho visto io –. Quindi è un suo pezzo di carta, con dentro le sue tesi e le sue conclusioni, firmate da lui e lui solo. Non può definirsi un accordo.

### **Come sono stati trattati dai media gli aspetti tecnico-scientifici legati al TAV in questi anni?**

Spesso e volentieri i media non ne parlano; li evitano accuratamente, anche se a ogni conferenza stampa c’è sempre un bel fascicoletto che riporta dati veri e puntuali. E badiamo bene: il movimento NO-TAV non ha soldi per finanziare ricerche o campagne di studio; chiunque collabori col movimento NO-TAV lo fa a titolo gratuito, ritagliando tempo libero alla propria famiglia e ai propri affetti. Quando citiamo fonti esterne sono sempre e comunque fonti ufficiali; spesso e volentieri il movimento NO-TAV smonta la tesi della strategicità dell’opera utilizzando gli stessi dati che utilizzano proponenti.

A mano a mano che si va avanti effettivamente si riesce a far passare una goccia per volta; è difficile, è dura, ma ci si riesce. Faccio un esempio: ci è voluto un anno e mezzo perché i media, e di conseguenza – perché non poteva farne a meno – il Governo, si rendessero conto che c’era un errore di CUP, il codice unico di progetto, della Torino-Lione. Il CUP è un codice numerico, una sorta di codice fiscale, che viene usato come tracciamento antimafia per qualsiasi transazione economica relativa al pagamento di *tranche* di lavori relativi a una determinata opera. Ebbene, questo CUP è stato inserito sbagliato nei primi documenti: era lo stesso numero di un’altra linea dell’alta velocità. Quindi tutti i pagamenti non erano più tracciabili, e non si riusciva ad avere effettivamente contezza della bontà di questa spesa. Per quasi due anni il movimento NO-TAV, il *legal team* e noi abbiamo denunciato questo errore mandando lettere all’apparato governativo, l’allora governo Monti. Il CUP è stato modificato in Gazzetta



Ufficiale solo un anno fa; però poi è stato ancora utilizzato qualche volta in modo errato. Questo è solo uno degli esempi. Che ne so, vogliamo parlare della sovrastima dei dati di traffico? Una *conditio sine qua non* dettata dal CIPE per realizzare l'opera era la saturazione della linea storica. Nonostante i dati reali, forniti dal comitato internazionale svizzero Alpinfo, mostrassero che il traffico viaggiatori e merci era in deciso calo già prima che iniziasse la crisi economica, loro hanno sempre estrapolato dai dati cifre iperboliche, ricavando previsioni di traffico che potessero essere congruenti con il loro progetto. Come hanno ribadito anche i professori del Politecnico, il TAV in Valsusa è una soluzione in cerca di problema: non c'è un progetto che viene realizzato per risolvere un problema; c'è invece un problema che viene creato appositamente perché quel progetto abbia senso.

### **Secondo lei come finirà la vicenda TAV?**

Io ovviamente spero che questo scempio di risorse pubbliche, che porterebbe a un disastro ambientale, abbia fine. Sono convinto che alla fine sarà la consapevolezza da parte della popolazione, e non da parte dei politici, a impedire la realizzazione dell'opera. Fino alla scorsa legislatura effettivamente era difficile sentire una voce discordante nelle aule del Parlamento. Ora si sente la nostra; ma i problemi non sono finiti. Io ho presentato una proposta di legge per la cancellazione degli accordi internazionali già ratificati, relativi alla progettazione della linea (quelli che riguardano invece la sua realizzazione non sono ancora stati ratificati). Ebbene: non è stata accettata. Per la prima volta nella storia del Parlamento italiano il presidente del Senato ha dichiarato non ammissibile un disegno di legge – che poi avrebbero potuto bocciare in qualsiasi momento, in commissione come in aula –. La loro tracotanza è arrivata al punto di sostenere che non era ammissibile perché incostituzionale: sostenevano che gli accordi internazionali non possano essere cancellati con un disegno di legge. Peccato che nella specifica del disegno di legge io avessi portato ad esempio due sentenze della Corte Costituzionale secondo le quali un accordo internazionale non può essere cancellato da un referendum popolare, ma solo tramite azione parlamentare. Quindi si contraddicono.

Io comunque sto facendo un lavoro di diffusione di informazione all'interno del Parlamento. Ho la speranza di riuscire a coinvolgere e “convertire” anche solo una persona per volta; o comunque di far sì che aprano gli occhi e che trovino difficile guardarsi allo specchio. L'importante è che ciascun membro delle Camere sia cosciente che sta sostenendo un'opera che non serve, se non alle tasche di qualcuno. Quest'operazione riuscirà, anche se ovviamente i tempi saranno lunghi: non dimentichiamo che c'è chi ha impiegato diversi lustri per rincitrullire la popolazione italiana; non basta qualche mese per ribaltare la situazione.

## ***Siamo valsusini, le cose a metà non le lasciamo***

### ***Intervista a Alberto Perino, portavoce NO-TAV<sup>1</sup>***

#### **Quando ha cominciato a far parte del movimento NO-TAV?**

Fin dall'inizio. Avevamo costituito l'associazione Habitat, che stava già battendo contro l'elettrodotto: volevano realizzarne un altro, parallelo a quello esistente.<sup>2</sup> Da quella lotta siamo usciti vincenti: hanno rinunciato a costruirlo. È stata una vittoria estremamente importante, che ci ha dato un'enorme forza; perché anche quella è stata una lotta di popolo, molto simile a quella del NO-TAV: eravamo in contatto con la Francia, gli amministratori comunali erano dalla nostra parte, e siamo riusciti a vincere. Dicevano che senza l'elettrodotto l'Italia sarebbe andata in crisi, che si sarebbe fermata la produzione, che saremmo rimasti senza corrente elettrica... non è successo niente di tutto questo. Dicevano le stesse cose che dicono oggi sul TAV; è per questo che in valle la gente non crede alle loro bugie.

#### **Perché secondo lei l'opposizione all'Alta Velocità è nata proprio in Valsusa?**

L'opposizione al TAV è nata qui innanzitutto perché qui la gente è diversa, ha un DNA diverso. Da queste parti la libertà è sempre stata una cosa molto sentita. Già nel 1340 l'alta valle della Dora – che all'epoca faceva parte degli Escartons, comunità alpine che occupavano i due lati delle montagne – aveva ottenuto formalmente dal Delfino di Francia una carta dei diritti: tutti gli uomini e le donne della zona erano liberi, non c'erano servi; e pagavano il dovuto senza che venisse mandato alcun inquisitore o gabelliere. Le popolazioni si autogestivano, nominavano i propri giudici e si occupavano della manutenzione delle strade e dei boschi; e tutti i beni comuni erano davvero beni comuni. È una valle strana, in cui sono stati gettati semi importanti. Chi arriva in Val di Susa a volte ci vede un po' come marziani; noi invece siamo gente che veniamo da lontano e andiamo lontano.

Sicuramente poi ha influito il fatto che la valle fosse già penalizzata da altre opere. Io dico sempre che uno degli errori principali da parte dei promotori è stato quello di proporre l'Alta Velocità in Valsusa nel momento in cui erano ancora in atto i lavori per l'autostrada: la popolazione sapeva benissimo cosa significasse avere un cantiere sulla

---

<sup>1</sup> Intervista rilasciata all'autrice il 2 settembre 2013.

<sup>2</sup> Nel 1995 l'Enel sarà costretta a modificare il progetto di fronte alle proteste degli abitanti, e due anni dopo deciderà di rinunciare a costruire l'opera.

porta di casa; sapeva benissimo cosa significasse trovarsi di fronte a gente che faceva il bello e il cattivo tempo fregandosene dei progetti, delle leggi e di tutto il resto.

### **Da chi è composto il movimento NO-TAV?**

Il movimento NO-TAV è inclusivo, non esclusivo. Cerchiamo di aggregare tutti, dai Cattolici per la vita della valle fino a chi vuole fare la rivoluzione. Con due eccezioni fondamentali: non possiamo accettare né idee fasciste né idee razziste. Siamo antifascisti perché la nostra storia parte dalla Resistenza. Qui in valle abbiamo avuto uno dei fulcri della lotta partigiana: è nata in una canonica, per opera di un prete e di un ingegnere comunista, allevato e istruito in Russia. Due personaggi così diversi hanno messo in piedi, assieme, la Resistenza armata in Val di Susa. Io questo prete l'ho conosciuto, ma solo più tardi ho scoperto che era stato un artefice della Resistenza; per come lo conoscevo io era un prete normalissimo. Avrei potuto perfino pensare che fosse di destra. In secondo luogo non possiamo essere razzisti, perché la nostra è una storia di aggregazione. Storicamente le montagne sono sempre state un punto di unione, di comunità; erano i fiumi a dividere.

### **Come funziona la democrazia partecipata nel movimento NO-TAV?**

“Democrazia partecipata” è un termine che usano quelli che vengono da fuori. Noi siamo molto anarchici; non di quelli con la “a” cerchiata, ma anarchici dentro, nel senso che ognuno fa un po' quello che vuole. Questa è la nostra forza e la nostra debolezza.

Noi facciamo le assemblee, a cui partecipa un mucchio di gente; in valle posti che contengano 500 o 600 persone sono difficili da trovare, e spesso dobbiamo litigare con i vigili del fuoco sulla capienza della sala. In genere usiamo il polivalente del Comune di Bussoleno; infatti lo abbiamo soprannominato Pala-NO-TAV. Una volta partecipavano anche la DIGOS e i carabinieri; ma ora che le trasmettiamo in streaming loro possono stare tranquillamente a casa, registrare lo streaming contenti e felici e poi denunciarci per quello che viene detto. Io ho una montagna di denunce, che vanno dal vilipendio alle forze armate all'istigazione a delinquere. Il 17 di questo mese ho la prima udienza del processo in cui sono accusato di aver incitato la gente a violare la legge occupando i terreni dove dovevano essere fatti i sondaggi nel 2010. Ormai ho un dossier che scoppia, non ci faccio nemmeno più caso.

Durante le assemblee parliamo, e cerchiamo di prendere le decisioni all'unanimità, facendo proposte, discutendole, modificandole... Ma stiamo sempre attenti a fare proposte che possano già andare bene per tutti, perché gestire un movimento come il nostro è estremamente complesso. Siamo come una bolla di sapone o di vetro, bellissima, però incredibilmente delicata. Nessuno può romperla; ma noi possiamo distruggerla dall'interno se non facciamo attenzione. Non bisogna mai tirare troppo la corda, mai imporre la propria idea, ma mediarla fin dall'inizio con quelle che potrebbero essere le altre posizioni. Già nel Coordinamento dei comitati, che precede

sempre le assemblee, si cerca di smussare tutti gli angoli e di eliminare i punti di attrito.

**Un aspetto saliente della vicenda TAV è il confronto tecnico-scientifico, sui dati. Da questo punto di vista c'è stata una ricerca di confronto da parte del movimento NO-TAV e, dall'altro lato, da parte dei governi che si sono succeduti dal 1989 a oggi?**

Noi abbiamo sempre cercato un confronto tecnico, abbiamo sempre chiesto che si discutesse dell'effettiva utilità dell'opera. Tra il 1995 e il 2000 si sono tenuti una serie di incontri istituiti da Alpetunnel (società di cui RFI era proprietaria al 50%, che ha preceduto LTF come proponente l'opera) e Regione Piemonte. Noi ironicamente li chiamavamo "i giovedì del ferroviere". In sostanza si trattava di un Tavolo più o meno formale in cui i nostri professori del Politecnico smontavano tutto quello che dicevano i loro tecnici. Si sono tenute più di 100 riunioni, finché loro, stufi di fare la figura degli stupidi ogni volta che aprivano bocca, non hanno più accettato il confronto e hanno chiuso l'esperimento. Il Tavolo si è chiuso per abbandono della controparte, che non era in grado di rispondere alle nostre obiezioni; e in effetti abbiamo smontato ben cinque progetti, assegnati sempre senza gara d'appalto e ideati da tecnici lautamente pagati, amici degli amici della sinistra torinese. Infatti l'architetto Virano, grandissimo volpone, nell'ultima intervista rilasciata a *L'Espresso* ha dichiarato che l'opera è stata migliorata grazie ai NO-TAV.

Dopo il 2005, grazie all'abilità del signor Virano, è stato istituito l'Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione; anche se in seguito abbiamo scoperto che i "giovedì del ferroviere" erano già considerati come incontri dell'Osservatorio, e sono stati venduti in sede europea come concertazione con la valle. Nel marzo del 2006 la presidenza dell'Osservatorio è stata affidata a Virano, che però nel contempo è anche stato nominato commissario straordinario per la realizzazione dell'opera. L'incompatibilità fra i due incarichi è evidente: l'organismo che deve valutare se costruire o non costruire l'opera viene presieduto da chi ha il mandato istituzionale di realizzarla. Virano ha cercato di abbindolare i sindaci, e ci era quasi riuscito, con la complicità di Antonio Ferrentino. Ferrentino, all'epoca presidente della Comunità montana, oggi consigliere provinciale e sindaco di Sant'Antonino di Susa, fino al 2005-2006 era il *leader* incontrastato del movimento NO-TAV; poi è passato armi e bagagli alla controparte, quando ha capito che stare da quel lato rendeva molto di più. Grazie alla mediazione di questo personaggio i sindaci hanno seguito le sirene di Virano fino a quando si sono resi conto di essere stati presi in giro.

Nel 2009, poco prima della tornata elettorale amministrativa, la Regione ha accorpato le Comunità montane con la scusa di razionalizzare le spese. Fino al 2008 infatti il territorio interessato dalla Torino-Lione era diviso in tre Comunità montane: Bassa Valsusa con Ferrentino, Alta Valle retta da un'amministrazione di centrodestra e Val Sangone con Osvaldo Napoli del PDL. L'accorpamento era uno smaccato tentativo di ottenere una Comunità montana di centrodestra e quindi favorevole all'opera. Erano convinti di riuscirci; ma noi abbiamo messo in piedi l'esperienza delle liste civiche NO-

TAV e abbiamo vinto ovunque. Sandro Plano, che era del PD ma era anche NO-TAV, è diventato il nuovo presidente della Comunità montana.

A questo punto, nel novembre del 2009, il Governo cambia le carte in tavola e le regole dell'Osservatorio: può farne parte solo chi accetta l'opera; i Comuni contrari non hanno più diritto a una rappresentanza. Di fatto un gesto infame. L'ultimo atto dei tecnici di Ferrentino è quello di accettare il progetto di 98 sondaggi, 39 dei quali sulla tratta internazionale (da Chiusa S. Michele a Susa fino al confine). Ma la popolazione si solleva, e vengono effettuati solo 5 sondaggi su 39. Paradossalmente, 27 di questi 39 sondaggi sul progetto definitivo sono stati spostati o annullati; li avevano previsti, ma non servivano a nulla.

**Avete mandato svariati appelli al governo Monti. Speravate in una revisione seria dei dati e del progetto?**

Assolutamente no. Abbiamo mandato gli appelli al governo Monti come a tutti gli altri; ma le speranze erano nulle. Alle nostre manifestazioni c'è sempre stato uno striscione che dice «Non ci sono governi amici». Questo è il problema: il TAV e le grandi opere inutili sono il bancomat dei partiti; nessun partito accetterà mai di buttare via il suo bancomat.

**Una capacità che ha avuto il movimento NO-TAV è stata quella di uscire dalla valle, di farsi sentire anche fuori dalla Valsusa.**

Questo è avvenuto dopo il 2005, con i primi grossi scontri. Ci hanno tirato per i capelli: non volevamo, giuro, non volevamo. Forse, se ci fossimo accontentati di fare la lotta al TAV, oggi non ci troveremmo ad avere lo Stato contro la Valle di Susa. Perché non si tratta più di un treno ormai: si tratta di un germe che sta girando per l'Italia; e questo a loro fa una paura terribile.

Noi non siamo NIMBY, anche se qualcuno ci accusa di esserlo. Siamo partiti come NIMBY, perché non si può fare nessuna lotta seria di questo tipo se non si parte dal proprio giardino. Se la gente avesse già la capacità politica e la maturazione per saltare subito oltre, il problema nemmeno si porrebbe. Ma tu devi partire dall'orto di casa, spiegando che non c'è nessuna speranza di sopravvivere a quest'opera; solo allora, accorgendosi che uno più uno fa due, e due più due farà sempre quattro, la gente è andata avanti e ha capito che il problema non è il TAV ma questo modello di sviluppo, che ci porta le guerre, la fame, che ci porta a comprare gli F35 e via di questo passo. Ma se noi fossimo partiti parlando alla gente degli F35 e di tutto il resto non saremmo andati da nessuna parte.

Se fossimo stati NIMBY ci saremmo accontentati di fare la lotta al TAV. Ma di certo non siamo partiti con l'obiettivo di fare i missionari che andavano in giro per il Paese a sollevare i popoli. Poi l'8 dicembre 2005 sono arrivati da tutta Italia in Val Susa ad aiutarci a riconquistare Venaus. Sotto la neve, una cosa da tregenda, bellissima. A quel punto non puoi più dire «non mi preoccupo degli altri». Così abbiamo creato il Patto di mutuo soccorso, con il suo sito internet, e abbiamo cominciato a collegarci a tutte le

realtà che in Italia si battevano contro i “grandi elefanti bianchi”, cioè le grandi opere inutili e imposte. Poi nel 2007 abbiamo fatto un'altra cosa: una camminata. Siamo partiti dalla Val di Susa, e a bassa velocità siamo andati a Roma. Un po' si andava a piedi, un po' si andava in treno o in bicicletta; e lungo la strada abbiamo incontrato tutte le realtà che avevano qualcosa per cui protestare. Siamo partiti con un carretto, e il nome di questa marcia era «Il cartun d'le ribelliun», il carretto delle ribellioni.<sup>3</sup> Abbiamo portato in Parlamento questo carretto con tutte le documentazioni, tutte le lamentele delle popolazioni che avevamo incontrato lungo la strada. Questa marcia è stata organizzata da due persone: avuto l'idea, l'hanno lanciata, l'hanno organizzata, l'hanno portata fino alla fine e poi umilmente sono rientrate nei loro ranghi. Qui c'è gente che fa cose eccezionali e non si mette mai in mostra. Io direi che l'umiltà è uno dei pregi più grossi dei NO-TAV.

### **Quali sono stati i momenti di lotta più impegnativi?**

Adesso. Il momento più difficile di questi 24 anni è adesso. Perché siamo accerchiati, si stanno scatenando contro di noi: lo Stato italiano contro la Valle di Susa. Basta leggere le dichiarazioni di oggi del ministro Lupi a *La Stampa*<sup>4</sup>: è allucinante. Questa gente, che dovrebbe vergognarsi persino a uscire di casa, pretende di insegnare a noi le regole della democrazia e del buon vivere. Ora Caselli ci accusa di terrorismo:<sup>5</sup> è gravissimo. Basta leggere sul dizionario che cosa voglia dire “terrorismo”, e si scopre che noi non siamo terroristi. Nessuno di noi vuole cambiare l'ordinamento dello Stato; semmai vogliamo migliorarlo come tutte le persone di buon senso, e far applicare la Costituzione, il diritto dei popoli, il diritto delle genti.

### **Che rapporto ha il movimento NO-TAV con i media?**

Io ritengo che i media siano utili; ultimamente però i media sono talmente *mainstream*, per non dire “vacche”, che è diventato difficile rapportarsi con i giornalisti. Se prendiamo *La Repubblica*, *La Stampa*, il *Corriere della Sera*, e qualche volta anche *Il Fatto Quotidiano*, scopriamo che l'obiettivo è solo “sbatti il mostro in prima pagina”: sempre, comunque, non interessa per che cosa. L'altro giorno mi hanno attaccato

---

<sup>3</sup> Questo viaggio è stato documentato nel film di Adonella Marena *Il cartun d'le ribelliun*.

<sup>4</sup> Perino si riferisce qui a un'intervista rilasciata dal ministro delle Infrastrutture, in cui per esempio dichiara: «È una minoranza che sta usando la violenza per sovvertire una comunità intera». Paolo Baroni, “Tav, non abbandoneremo le aziende minacciate”, *La Stampa*, 2 settembre 2013, p.11. In rete: [http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?id=15846](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?id=15846).

<sup>5</sup> Il 29 luglio 2013 i pm della Procura di Torino Andrea Padalino e Antonio Rinaudo, coordinati dal procuratore capo di Torino Caselli, hanno iscritto nel registro degli indagati i nomi di 12 attivisti con l'accusa di “attentato per finalità terroristiche o di eversione dell'ordine democratico”, che prevede da sei a vent'anni di reclusione. Vedi per esempio *La Repubblica di Torino*, “Accuse di terrorismo per i No Tav. La reazione: tutto questo è folle”. In rete: [http://torino.repubblica.it/cronaca/2013/07/29/news/no\\_tav\\_notte\\_di\\_perquisizioni\\_a\\_torino\\_e\\_in\\_val\\_di\\_susa-63905194/](http://torino.repubblica.it/cronaca/2013/07/29/news/no_tav_notte_di_perquisizioni_a_torino_e_in_val_di_susa-63905194/).

perché ho messo in giro i nomi dei proprietari dei mezzi che lavorano in cantiere, immaginando che io abbia chissà quali agganci con persone che forniscono informazioni riservate.<sup>6</sup> Ma, voglio dire, esiste un pubblico registro automobilistico! Adesso costa anche caro consultarlo, ma qualunque cittadino può farlo da internet o in una sede ACI. Se si chiama “pubblico registro automobilistico” è perché è pubblico, non perché è privato. Quando dicono che noi abbiamo delle informazioni riservate sulle società io mi arrabbio, perché *on-line* si trova tutto: i bilanci, i protesti... basta pagare. Noi abbiamo pagato e fatto le visure di tutte queste ditte. Che cosa c'è di strano? Invece ci attaccano e ci sbattono in prima pagina come se fossimo il mostro.

Una persona che è stata convocata l'altro giorno dal Procuratore Rinaudo mi diceva che sulla sua scrivania c'era il mio bel fascicolo sulle targhe dei mezzi e sulle ditte che lavorano in Clarea; quindi adesso mi sto aspettando una perquisizione in casa per sequestrarmi computer, macchine fotografiche, schede, telefoni, e chi più ne ha più ne metta. Mi è già successo nel giugno del 2011: sono venuti in casa a cercare le motoseghe su mandato di Caselli in persona. Voglio dire: già l'idea di un mandato per cercare una motosega in Val di Susa... è stato un caso che da me non l'abbiano trovata. Per il semplice motivo che io ho un pessimo rapporto coi motori a scoppio; ho il tosaerba elettrico, il tagliasiepe elettrico e la motosega elettrica. Quando sono venuti ho detto: «Guardate, io la motosega non ce l'ho, ho un'elettrosega; però non ho i chilometri di cavo necessari per usarla in Clarea». Alla fine mi hanno sequestrato un'agenda; l'agenda di casa coi conti: cosa spendi, dove vai, quando hai aggiustato la macchina, eccetera. Se la sono tenuta per sei mesi e poi me l'hanno restituita. Comunque sono venuti, hanno buttato per aria la casa, hanno guardato dappertutto. Sono cose spiacevoli, molto spiacevoli.

Io mi metto nei panni di uno che abita a Canicattì. Se si informa solo attraverso la televisione e i giornali ci vede come terroristi. Se invece ama informarsi, usa internet, cerca di capire e di sapere... allora sì, la gente cresce sempre di più. Uno dei nostri slogan infatti recita: «Per essere NO-TAV non è necessario essere valsusini: basta essere informati ed essere onesti».

### **Come sono stati trattati dai media gli aspetti tecnico-scientifici legati al TAV in questi anni?**

Non vengono mai trattati, e se ne parlano ne parlano malamente. Quando i giornalisti sono convinti di avere la scienza infusa sparano un sacco di stupidaggini. Fa parte di quel discorso *mainstream* per cui una balla raccontata bene per tre volte diventa una verità. Questo è quello che fa regolarmente anche il signor Virano, il più grande

---

<sup>6</sup> Massimo Numa, “Pubblicate sul web notizie riservate sulla «talpa»”, *La Stampa.it*, edizione di Torino, 28 agosto 2013. In rete: <http://www.lastampa.it/2013/08/28/cronaca/pubblicate-sul-web-notizie-riservate-sulla-talpa-8XY5RmqYSdkGrwi1xUa9ZJ/pagina.html>.

contaballe dell'universo. Ma le racconta di un bene, ma di un bene, che la gente ci crede.

**Ora però in Parlamento i rappresentanti del M5S stanno cercando di portare avanti alcune vostre istanze.**

Stanno cercando, dice bene. In realtà tutto quello che propongono viene bocciato a prescindere dai contenuti, solo e semplicemente perché lo propongono loro. Questo è un fatto gravissimo per la democrazia: se una proposta è buona per il Paese andrebbe accettata indipendentemente da chi la presenta. In Italia invece queste cose passano in secondo piano; si guarda solo chi è più testardo o chi ha i muscoli più forti.

**Da quanto tempo Beppe Grillo si interessa del TAV e della Valsusa?**

Credo da sempre, già da molto prima che nascesse il M5S. Nel 2007 o nel 2008, non ricordo esattamente, aveva invitato me e il professor Cancelli a parlare del TAV a un suo spettacolo a Torino. Durante i suoi spettacoli Grillo ha sempre presentato la Torino-Lione come una delle oscenità e degli sprechi più grossi attuati da questo mondo politico. Nel 2010 è venuto in valle quando c'erano i sondaggi, è venuto a Susa dove avevamo occupato i terreni. Poi nel dicembre 2010 – c'era la neve, faceva un freddo boia – è venuto nella baita che avevamo costruito in Clarea, che adesso hanno inglobato abusivamente dentro il cantiere. Ricordo che avevamo appena iniziato a costruirla (i muri perimetrali avranno avuto 40 centimetri) quando la Procura della Repubblica ce l'ha sequestrata per abuso edilizio. Credo sia l'unico caso di abuso edilizio sequestrato nel giro di una settimana. Ma siccome siamo valsusini, noi le cose a metà non le lasciamo; abbiamo collezionato decine e decine di denunce, ma la baita l'abbiamo finita. Anche perché non era una cosa fatta per noi, era una cosa fatta per il territorio. La Val Clarea, dove hanno piazzato quell'oscenità che si chiama "cantiere geognostico", era ed è inserita nel percorso di Santiago di Compostela. Quella è la Via Francigena, che adesso hanno dovuto spostare più in alto perché di lì non si può più passare. Quando abbiamo costruito la baita abbiamo pensato: finché ci serve per la lotta contro il TAV la usiamo noi; quando avremo vinto la regaleremo al Comune di Chiomonte, che ne faccia un posto-tappa autogestito per la Via Francigena. Non era una speculazione edilizia. Beppe Grillo è venuto lì mentre la baita era sotto sequestro. Ha fatto un bellissimo gesto, perché poteva limitarsi a venire e stare fuori. Invece ha voluto entrare; mi ha detto: «Entro per essere denunciato». C'erano tutte le televisioni; naturalmente l'hanno denunciato, e adesso lui e io siamo denunciati per violazione di sigilli insieme a tutti gli altri che l'hanno costruita.

**Complessivamente, in che misura il movimento NO-TAV è stato un laboratorio per il M5S?**

Mah, io non direi proprio. Il loro modo di comunicare attraverso internet è molto più professionale del nostro. Loro hanno dei professionisti alle spalle, noi siamo tutti



dilettanti. Abbiamo una lunga storia, ma la professionalità della comunicazione è una cosa molto importante, e a noi in parte manca; noi siamo più naïf.

Il M5S ha una sua storia e noi ne abbiamo una nostra. Se in valle e nella zona di Torino moltissimi di quelli che oggi rappresentano il M5S in Parlamento sono NO-TAV, è perché prima erano NO-TAV e poi sono diventati Cinque Stelle. A livello delle singole persone, nella loro esperienza, sicuramente il movimento NO-TAV può essere servito. Ma io non mi arrogo il diritto di dire che il Movimento Cinque Stelle ha copiato dal movimento NO-TAV. Forse siamo stati un esempio; però non me la sento di dire «se non c'eravamo noi non ci sarebbero stati loro», assolutamente no. Anche quando si costruisce un qualunque oggetto è difficile fare qualcosa di così innovativo che non ricorda nulla di quello che c'è stato prima. Li abbiamo contaminati, diciamo così; forse abbiamo contaminato anche il M5S.

**A Beppe Grillo la vicenda del TAV stava già a cuore prima che nascesse il M5S. Lei non crede che il modo in cui siete riusciti a far crescere il movimento NO-TAV tenendolo unito possa essere stato di qualche ispirazione per strutturare il M5S?**

No, non credo. Non penso proprio; credo che siano cose parallele. Ci sono molti altri casi simili al nostro anche in Italia. Non abbiamo mica inventato l'acqua calda, l'acqua calda c'era già. E poi non siamo partiti da internet, questo è il dato fondamentale. Il M5S vive soprattutto sul *web*. Questa è una mia critica, perché io dico sempre che non tutti hanno il *web* e non tutti viaggiano *on-line*. Loro hanno fatto questa scelta, che in effetti ha pagato molto; noi invece abbiamo fatto la scelta di parlare con la gente. In questi 20 anni abbiamo tenuto migliaia e migliaia di assemblee. Siamo andati a spiegare, abbiamo puntato sul contatto personale; non a caso tutti gli osservatori dicono che in valle siamo riusciti a creare una comunità di persone come non si trova più da nessuna parte. Perché i NO-TAV prima di essere soltanto NO-TAV sono anche amici. Bisognerebbe venire ai funerali di qualche NO-TAV, vedere come la gente si riunisce e si stringe attorno a chi ha un dolore, per capire che cos'è il movimento NO-TAV. Faccio un esempio: due NO-TAV hanno avuto la casa incendiata, non si sa da chi, non si sa come; forse un corto circuito, non sono riusciti a stabilirlo. Un amico, un altro NO-TAV, ha detto loro: «Io ho una casa, non ci abita nessuno; vai, prendila, vivi lì». Da un anno e mezzo stanno vivendo lì, gratuitamente. Di episodi così ce ne sono a migliaia. Abbiamo ricostruito quello che era forse una volta il mondo montanaro, dove si era davvero tutti per uno. Già molti anni fa, molto prima di Beppe Grillo, abbiamo detto «nessuno deve rimanere indietro»; si parte e si torna insieme.

### **Secondo lei perché il M5S ha ottenuto il 50% dei consensi in Valsusa?<sup>7</sup>**

In alcuni posti anche più del 50%, per esempio a Chiomonte. Perché non è un partito di quelli classici. Intanto non è un partito ma un movimento; ma soprattutto non ruba, e questo è un dato fondamentale. Il M5S restituisce i soldi allo Stato. L'ha fatto quando era in Regione e l'ha fatto adesso che è andato in Parlamento. La gente, il contribuente, questo discorso lo capisce subito. Non è solo per il fatto che sono dichiaratamente contrari al TAV. Chiunque abbia letto il loro programma non può che portare rispetto per quello che c'è scritto. Poi è vero che in Italia non si vota mai sui programmi; il PD aveva basato la sua campagna elettorale su un programma che diceva «smacchiamo il leopardo, no agli F35», e ora vediamo tutti cosa sta succedendo. È uno squallore indicibile. Se queste sono le premesse, è chiaro che alla gente dei programmi elettorali non gliene frega nulla.

### **Secondo lei come finirà la vicenda TAV?**

Vinciamo noi, probabilmente fra 25 o 30 anni. Non ci siamo mica fatti un mazzo tanto per 24 anni per poi perdere.

---

<sup>7</sup> Con le elezioni politiche del febbraio 2013 il Movimento Cinque Stelle è diventato la prima forza politica in 40 dei 44 Comuni della Comunità montana. Vedi Marco Giavelli, "Le valli nelle mani di Grillo: è il primo partito in 40 Comuni su 44", Luna Nuova, 27 febbraio 2013. In rete: <http://www.notavtorino.org/documenti-03/sint-risul-vot-27-2-13.htm>.

## Bibliografia

Agenzia X (a cura di), *Nervi saldi*. In rete:

<http://www.spintadalbass.org/images/Nervi%20saldi.pdf>.

Algostino, A., “La democrazia e le sue forme. Una riflessione sul movimento NO-TAV”, *Politica del diritto*, a. XXXVIII, n.4, dicembre 2007.

Berta, G., Manghi, B., “Una TAV per partito preso”, *Ideologia e prassi delle grandi opere*, Il Mulino, anno LV, n.423, 2006, pp.92-101. In rete:

[http://213.254.4.221/bess/books/00000093\\_829/doc\\_local/Berta%20tav%20partito%20preso.pdf](http://213.254.4.221/bess/books/00000093_829/doc_local/Berta%20tav%20partito%20preso.pdf).

Bettini, V., *TAV. I perché del no*, Edizioni Utet, Torino, 2006.

Bobbio, L., “Un processo equo per una localizzazione equa”, in L. Bobbio, A. Zeppetella (a cura di) *Perché proprio qui? Grandi opere e opposizioni locali*, Franco Angeli, Milano, 1999, pp.185-237.

Bobbio, L., “Discutibile e indiscussa. L’Alta Velocità alla prova della democrazia”, *Ideologia e prassi delle grandi opere*, Il Mulino, anno LV, n.423, 2006, pp.124-132. In rete:

[http://213.254.4.221/bess/books/00000091\\_823/doc\\_local/Bobbio%20discutibile%20indiscussa.pdf](http://213.254.4.221/bess/books/00000091_823/doc_local/Bobbio%20discutibile%20indiscussa.pdf).

Bobbio, L., “L’alta velocità in Valle di Susa. Troppo decisionismo o troppo poco?”, in L. Briquet, A. Mastropaolo (a cura di), *Politica in Italia. Edizione 2007*, Il Mulino, Bologna, 2007, pp.209-228. In rete:

[http://www.avventuraurbana.it/labiblioteca/b\\_documenti/au\\_bobbio\\_tav.pdf](http://www.avventuraurbana.it/labiblioteca/b_documenti/au_bobbio_tav.pdf).

Bobbio, L., “Conflitti territoriali: sei interpretazioni”, *TeMA, Journal of Land Use, Mobility and Environment*, n.4, 2011, pp.79-88. In rete:

[http://eprints.bice.rm.cnr.it/3939/1/07\\_bobbio.pdf](http://eprints.bice.rm.cnr.it/3939/1/07_bobbio.pdf).

Calafati, A. G., *Dove sono le ragioni del sì? La “Tav in Val di Susa” nella società della conoscenza*, Edizioni SEB, Torino, 2006.

Caruso, L., “Nuove forma dell’azione collettiva: il caso della Val di Susa in una prospettiva comparata con la Francia”, *Sociologia e Ricerca Sociale*, anno 3, n.1, gennaio 2006. In rete:

[http://www.newsletterdisociologia.unito.it/archivio/Studenti%20all'opera/Laboratorio/Caruso%20gennaio\\_06.pdf](http://www.newsletterdisociologia.unito.it/archivio/Studenti%20all'opera/Laboratorio/Caruso%20gennaio_06.pdf).

Castelfranchi, Y., Sturloni, G., “Binario morto”, *JCOM* 5(1), marzo 2006. In rete:

[http://jcom.sissa.it/archive/05/01/F050101/jcom0501\(2006\)F01\\_it.pdf](http://jcom.sissa.it/archive/05/01/F050101/jcom0501(2006)F01_it.pdf).

Cavargna, M., *Una grande opera inutile: 150 ragioni contro la Torino-Lione. Brevi considerazioni tecniche sul progetto*. In rete:

<http://www.pro-natura.it/torino/pdf/150ragioninotavmag2012.pdf>.

Celata, F., “Governance e partecipazione nella pianificazione della Torino-Lione: relazioni tra attori in un contesto conflittuale”, *Working papers del Dipartimento di Studi geoeconomici, linguistici, statistici e storici per l'analisi regionale*, Università degli Studi di Roma La Sapienza, n.28, aprile 2005, p.8. In rete:

[http://geostasto.eco.uniroma1.it/utenti/celata/dwnld/wp\\_fcelata\\_torinolione.pdf](http://geostasto.eco.uniroma1.it/utenti/celata/dwnld/wp_fcelata_torinolione.pdf).

Cicconi, I., *Il libro nero dell'Alta Velocità*, Koinè Nuove Edizioni, Roma, 2011. In rete:

<http://www.ilfattoquotidiano.it/2011/09/11/il-libro-nero-dellalta-velocita-in-anteprima-su-ilfattoquotidiano-it/156781/>.

Comunità montana Valle Susa e Val Sangone, *Osservazioni al documento del Governo Italiano “TAV Torino-Lione, domande e risposte”*, 28 marzo 2012, p.5. In rete:

<http://www.cmvss.it/writable/ff229833-de94-102f-b510-9725f24eb290.pdf>.

Comunità montana Valle Susa e Val Sangone, *TAV Valsusa: una soluzione in cerca di problema. Ancora risposte insoddisfacenti da parte del Governo*, 18 luglio 2012. In rete:

<http://www.cnavs.it/writable/f20d968a-2392-1030-8c5a-ee5af6c5f786.pdf>.

Cullino, R., Fabrizi, C., “Senza la base non si può cantare. La nuova linea ferroviaria Torino-Lione nell’esperienza italiana e francese”, in *Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione. Contributi presentati al Convegno S.A.Di.Ba, Perugia, 14-15 ottobre 2010*, pp.369-396. In rete: <http://www.ssc.wisc.edu/~fdc/infrastrutture.pdf>.

De Benedetti, A., Rastello, L., *Binario morto*, Chiarelettere, Milano, 2013.

della Porta, D., “Eventful Protests, Global Conflicts”, *Distinktion. Scandinavian Journal of Social theory*, n.17, 2008, pp.27-56. In rete:

<http://www.ii.umich.edu/UMICH/ces/Home/Resources/Michigan%20Paper%20Series/DonatellaFinal2.pdf>.

Esposito, S., Foietta, P., *TAV SÌ. Dati, numeri e motivi per realizzare un'opera fondamentale per l'Italia e per l'Europa*, prefazione di Pierluigi Bersani, 2012. In rete: <http://www.tavsi.it/pdf/>.

Eurispes, "Il blocco della decisione politica. Due storie diverse: Scanzano e la Val di Susa (Rapporto Eurispes 2006)", in G. Borrelli, B. Di Giovanni (a cura di), *La politica ambientale tra scelta e non scelta*, ENEA, 2006, pp.145-160. In rete: [http://old.enea.it/produzione\\_scientifica/pdf\\_volumi/V2006\\_07SceltaNonScelta.pdf](http://old.enea.it/produzione_scientifica/pdf_volumi/V2006_07SceltaNonScelta.pdf).

Fedi, A., Mannarini, T. ( a cura di), *Oltre il Nimby. La dimensione psico-sociale della protesta contro le opere sgradite*, Franco Angeli, Milano, 2008.

Giunti, L., Mercalli, L., Poggio, A., Ponti, M., Tartaglia, A., Ulgiati, S., Zucchetti, M., "Economic, environmental and energy assessment of the Turin-Lyon high-speed rail, *International Journal of Ecosystems and Ecology Sciences (IJEES)*, vol. 2(4): 361-368 (2012).

Governo italiano, *TAV Torino-Lione: domande e risposte*, 8 marzo 2012. In rete: <http://www.sitiarcheologici.palazzochigi.it/www.governo.it/aprile%202013/www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/tav/index.html>.

Governo italiano, *Risposte alle osservazioni della Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone sul documento del Governo italiano "TAV Torino-Lione: domande e risposte"*, 21 aprile 2012. In rete: [http://www.sitiarcheologici.palazzochigi.it/www.governo.it/aprile%202013/www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/TAV\\_risposte\\_osservazioni\\_comunita\\_montana.pdf](http://www.sitiarcheologici.palazzochigi.it/www.governo.it/aprile%202013/www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/TAV_risposte_osservazioni_comunita_montana.pdf).

Greco, P., "La lezione di Scanzano", *JCOM* 2(4), dicembre 2003. In rete: [http://jcom.sissa.it/archive/02/04/E0204/jcom0204\(2003\)E\\_it.pdf](http://jcom.sissa.it/archive/02/04/E0204/jcom0204(2003)E_it.pdf).

Lastrico, V., *Processi decisionali e movimenti di protesta tra scienza e politica. Una comparazione tra Italia e Francia sul caso Alta Velocità*, tesi di dottorato in Sociologia, Università degli Studi di Milano, A.A. 2010-2011. In rete: [http://air.unimi.it/bitstream/2434/174183/2/phd\\_unimi\\_R07998.pdf](http://air.unimi.it/bitstream/2434/174183/2/phd_unimi_R07998.pdf).

Mannarini, T., Roccato, M., *Non nel mio giardino. Prendere sul serio i movimenti Nimby*, Il Mulino, Bologna, 2012.

Osservatorio collegamento ferroviario Torino-Lione, *Quaderno 1: linea storica, tratta di valico*, System Graphic Srl, Roma, 2007.

Osservatorio del Nord Ovest, *Dodicesimo rapporto focalizzato. Valsusa, Italia. La Tav e le grandi opere nella percezione dell'opinione pubblica*, Università degli Studi di Torino, Dipartimento di Scienze sociali, settembre-ottobre 2006. In rete: [http://www.webalice.it/davi.luciano/Documenti\\_TAV/Rapporto\\_VS\\_set-ott-06.pdf](http://www.webalice.it/davi.luciano/Documenti_TAV/Rapporto_VS_set-ott-06.pdf).

Pellizzoni, L. (a cura di), *Conflitti ambientali. Esperti, politica, istituzioni nelle controversie ecologiche*, Il Mulino, Bologna, 2011.

Pepino, L., Revelli, M., *Non solo un treno... La democrazia alla prova della Val Susa*, Edizioni Gruppo Abele, Torino, 2012.

Piazza, G., "Beyond the territory: local mobilizations in northern Italy against the HSRL in Val di Susa and the US base in Vicenza", in M. Huysseune (ed.), *Contemporary Centrifugal Regionalism: Comparing Flanders and Northern Italy*, The Royal Flemish Academy of Belgium for Science and the Arts Press, Brussels, 2011, pp. 253-267. In rete: <http://poli.vub.ac.be/publi/online/alles-michel.pdf#page=259>.

Podestà, N., "Strumenti di mediazione per la risoluzione dei conflitti. L'esperienza dell'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione", *POLIS Working Papers*, n.137, marzo 2009. In rete: <http://polis.unipmn.it/pubbl/RePEc/uca/ucapdv/podesta137.pdf>.

Ponti, M., "Il ruolo dei conflitti nell'analisi dei progetti di trasporto: una prospettiva europea", in M. Spinedi (a cura di), *La gestione dei conflitti locali nelle opere infrastrutturali: il caso dei trasporti*, Inchiostri Associati Editore, Bologna, 1999.

Tartaglia, A., "Una soluzione in cerca di problema", in C. Cancelli, G. Sergi, M. Zucchetti (a cura di), *Travolti dall'alta voracità*, Roma, Odradek, 2006, pp.77-96.

Tipaldo, G., "Le parole sono importanti! Riflessioni critiche sull'uso dell'espressione «NIMBY» e altri acronimi nei discorsi pubblici sulle proteste locali", intervento al convegno *TAV Torino-Lione: quali opportunità e criticità?*, Politecnico di Torino, 26 aprile 2012. In rete: [www.notavtorino.org/documenti-02/poli-26-04-2012/tipaldo.html](http://www.notavtorino.org/documenti-02/poli-26-04-2012/tipaldo.html).

Tipaldo, G., "Non solo «NIMBY»", *RS Rifiuti Solidi*, vol.XXVI, n.5, settembre-ottobre 2012. in rete: [www.academia.edu](http://www.academia.edu).

Ungaro, D., *Democrazia ecologica*, Laterza, Roma-Bari, 2006.